المواصلات في المملكة وتطورها في عهد الملك عبد العزيز

د. محمد بن عبد الله السلمان

مكتبة الملك عبد العزيز العامة

الرياض ١٤١٩ هـ - ١٩٩٩ م

الأعمال المحكَمة (٢٠)

المـــواصـــلات في المملكة وتطـــورهـــا
في عهد الملك عبد العزيز
١٣١٩هـ - ١٣٧٣هـ / ١٩٠٢ - ١٩٥٣م

إعداد
الدكتور / محمد بن عبدالله السلمان
أستاذ التاريخ الحديث بجامعة
الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالقصيم

مكتبة الملك عبد العزيز العامة
الرياض ١٤١٩هـ / ١٩٩٨م

بسم الله الرحمن الرحيم

المقدمة

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على نبينا محمد وعلى آله وأصحابه وأتباعه وبعد:

فإن دراسة الجوانب الحضارية للمملكة العربية السعودية في عهد الملك عبدالعزيز تبرز المراحل التي مرت بها المملكة حتى وصلت إلى ما وصلت إليه من تطور وازدهار.

ولعل من أهم تلك الجوانب الحضارية (المواصلات) والتي تعتبر الشريان الحقيقي للبلاد، وعلى أساسها تقوم أي جهود في سبيل نهضة البلاد وازدهارها والواقع أن المواصلات في المملكة في عهد الملك عبد العزيز مرت بكافة أنواع المواصلات القديمة والحديثة بدءاً من المواصلات البدائية القديمة ونهاية بالمواصلات الحديثة البرية والبحرية والجوية والسلكية واللاسلكية.

وقد قسمت البحث إلى خمسة فصول :

أولها : عن المواصلات القديمة ووسائلها في المملكة في عهد الملك عبدالعزيز.

وثانيها :عن تطور المواصلات البرية، يشمل تعبيد الطرق بعد ظهور السيارات، والسكك الحديدية.

وثالثها : عن المواصلات البحرية ومراحل تطورها وأهم موانئها.

ورابعها : عن المواصلات الجوية ومراحل تطورها وأهم المطارات.

وخامسها : المواصلات السلكية واللاسلكية شملت البرق والبريد والهاتف وأخيراً الإذاعة.

وقد حاولت استقصاء الموضوع بالرجوع إلى العديد من المصادر والمراجع العربية والمعربة وكذلك الدوريات والمراجع الأجنبية التي تطرقت إلى هذا الموضوع .وأملي أن يجد القارئ في هذا البحث بعض ما يؤمله من الجديد والطريف معاً ،والله الموفق،،

أ. د. محمد بن عبدالله السلمان

عنيزة ١٤١٦ هـ / ١٩٩٥م

الفصل الأول

المواصلات القديمة قبل

عهد الملك عبد العزيز

وفي بدايته

أولاً : الطرق البرية القديمة

ثانياً: وسائل النقل القديمة

أولاً - الطرق البرية القديمة:

تمثل المواصلات المكانة الرفيعة والأهمية البالغة في حياة كل دولة أو منطقة؛ لأنها الشرايين التي تدب من خلالها الحياة في هذا البلد أو ذاك.

ويتوقف على مدى نشاطها أو خمولها نشاط أو خمول ذلك البلد وبخاصة من الناحية الاقتصادية.

وشبه الجزيرة العربية بشكل عام غنية جداً بتاريخ النقل والمواصلات منذ أقدم العصور، وذلك لموقعها الجغرافي الفريد فهي تحتل موقعاً عالمياً مهماً إذ هي حلقة الوصل بين القارات الثلاث أوربا وآسيا وأفريقيا، وقد أثبتت حفريات البحث عن الآثار وجود محطات الطرق القديمة على الدروب والطرق التي تعاقبت عليها القوافل لمئات السنين (١).

لقد كانت مكة المكرمة لها أهميتها التجارية قبل الإسلام في كونها تمر بها الطرق التجارية القديمة مما جعلها ذات مركز تجاري مهم إضافة إلى مركزها الديني والذي تحدث عنه القرآن الكريم في سورة كاملة سميت باسم سكان مكة وهم قريش، مشيراً إلى تجارتها شتاء (مع اليمن) وصيفاً (مع الشام)(٢).

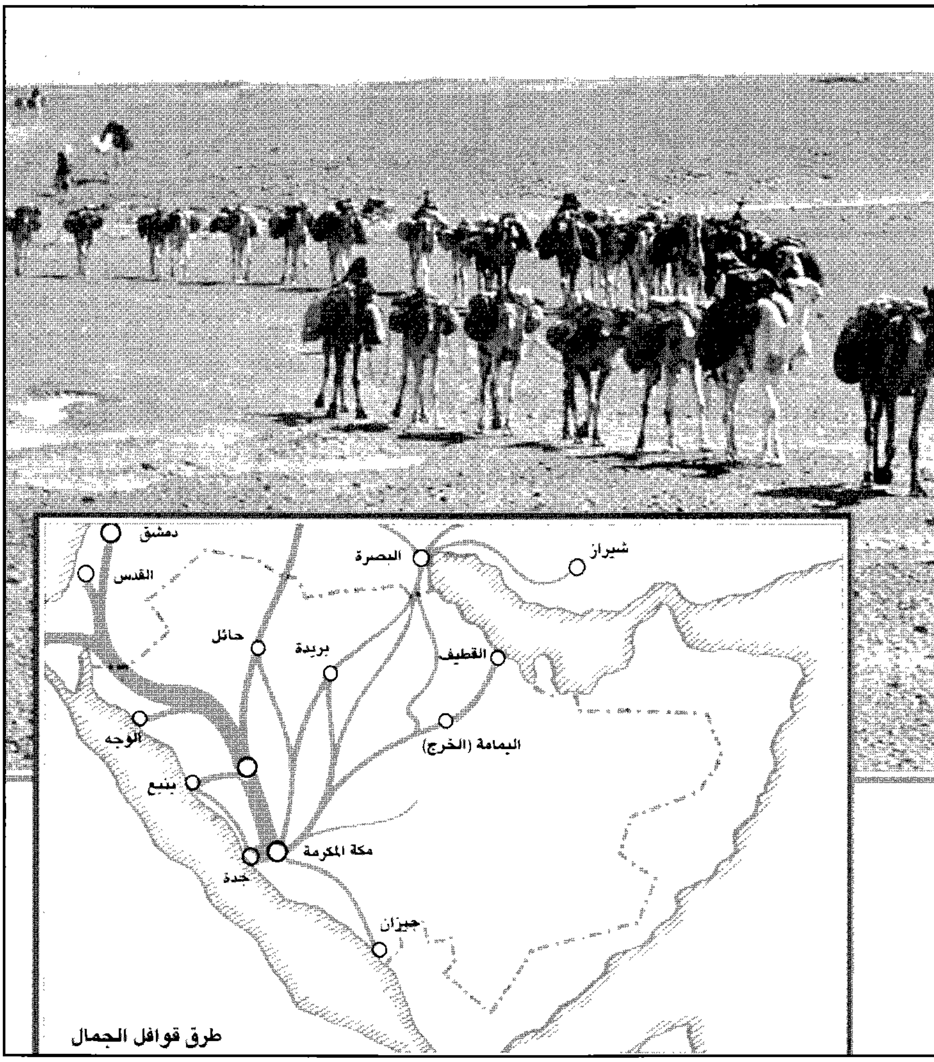
وجاء الإسلام فأصبحت مكة المكرمة والمدينة المنورة يؤمهما المسلمون لتأدية فريضة الحج وزيارة المسجد النبوي الشريف، ومن أجل ذلك استخدمت طرق جديدة إضافة إلى ما كان سابقاً موجوداً ، وسميت تلك الطرق (طرق الحج)، وكان الجمل هو السفينة الوحيدة التي يقطع بها المسافرون للحج أو التجارة هذه الصحاري أو الفيافي الواسعة لعدة قرون، كانت تخترق شبة الجزيرة طرق التجارة وطرق الحج، أما طرق التجارة فقد كانت تقوم بين مكة وبلاد العراق وفارس مروراً بنجد (٣)، كما تمر بها القوافل المتجهة الى اليمن بطريق وادي الدواسر ووادي نجران لجلب البن الجيد إلى

---

(١) وزارة المواصلات السعودية ، تخطيط وتطوير الطرق ، ص ٣ .

(٢) عدد آيات سورة قريش أربع ، وكلها تتحدث عن هذه الرحلة ، انظر: تفسير الجلالين للسيوطي، ص ٨١١ .

(٣) عمر رضا كحالة ، جغرافية شبة الجزيرة العربية ، ص ١٥ .



خريطة توضح طرق القوافل عن مجلة أهلاً وسهلاً عدد ذي الحجة ١٤١٥هـ

جهة الكويت والعراق وجبل شمر وإلى مكة المكرمة وبلاد الشام، [١] وأما طرق الحج فكان أهم تلك الطرق طريق الحج العراقي والذي لا يمر به حجاج العراق وحدهم، وإنما حجاج المشرق الإسلامي كله إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة ، وقد اهتم بهذا الطريق الخلفاء العباسيون ورسمت معالمه في عهد هارون الرشيد (ت١٩٣هـ) وزوجته زبيدة (ت٢١٦هـ)، والذي سمي الطريق باسمها فقيل (درب زبيدة) وهو الواصل بين الكوفة والمدينتين المقدستين (مكة والمدينة) وقد زاد طولة عن ٧٠٠ ميل [٢].

لقد كان مما يميز درب زبيدة امتداد الاستراحات على طول الطريق وعلى مسافة محددة بمسيرة يوم واحد، ويبلغ اتساع الطريق ١٨ متر وبشهادة عدد من المهندسين والمؤرخين فإن هذا الدرب يعد إنجازاً هندسياً مذهلاً في العالم الإسلامي القديم ويتفوق تصميمه على أفضل طرق الأمبراطورية الرومانية، وقد كان مغطى بطبقة رملية ناعمة عند مروره بالمناطق الصخرية.[٣] وقد استمرهذا الطريق يؤدي خدماته للحجاج عدة قرون، وشهد النصف الثاني من القرن الرابع عشر الهجري نهاية تلك الخدمات بعد أن استمر قائماً ثلاثة عشر قرناً من الزمان [٤] وذلك بعد ظهور طرق جديدة أملاها دخول المنطقة مرحلة المواصلات الحديثة كما سيأتي.

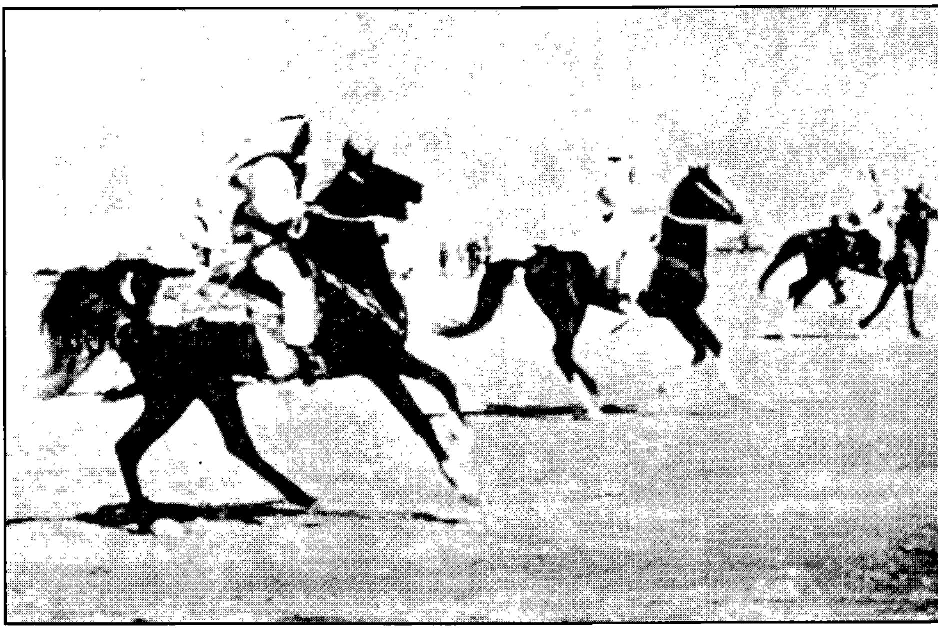
لقد بقيت الجزيرة العربية ردحاً طويلاً من الزمن تعيش في طور الرعي في شكلها العام، ولم تكن لها حاجة بالطرق الحديثة المعبدة؛ لأن الجمل كان وسيلة التنقل بين أجزائها المختلفة فكانت تستعمل تلك الطرق التجارية القديمة التي أوجدها سكانها عبر أجيال عديدة ، ولهذا يمكن القول إنه لم يكن في شبه الجزيرة العربية طرق مواصلات برية بالمفهوم الحديث للمواصلات عندما بدأ الملك عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود (١٢٩٣-١٣٧٣هـ / ١٨٧٦-١٩٥٣م) جهوده في تشييد المملكة العربية السعودية أوائل القرن الرابع عشر الماضي، ولم تكن تلك حال أواسط الجزيرة

(١) حافظ وهبة ، جزيرة العرب في القرن العشرين ، ص ٦٠ .

(٢) سعد الراشد، درب زبيدة في العصر العباسي، مجلة الدارة ٤ / ١ عام ١٣٩٨هـ ص ٢٣٠ .

(٣) وزارة المواصلات ، المرجع السابق ، ص ٦ .

(٤) سيد عبد المجيد بكر ، الملامح الجغرافية لدروب الحج ، ص ١٨ .



مجموعة من الخيول وسيلة نقل وللسباق

العربية فحسب بل كانت هذه حال الحجاز أيضاً إلى حد بعيد؛ لأن الحكم العثماني لم يشق الطرق الحديثة ولم يعبدها في الحجاز.(١) لعدم وجود وسائل مواصلات تحتاج إلى ذلك اللهم إلا إذا استثنينا سكة حديد الحجاز والتي تعد بحق من حسنات الدولة العثمانية وإيجابياتها، وكانت تصل بلاد الشام في المدينة المنورة .(٢) ومع ذلك فهي لم تأت إلا متأخرة، أي في العقد الثالث من القرن الرابع عشر الهجري واستمرت تعمل تسع سنوات فقط (١٣٢٤-١٣٣٤هـ / ١٩٠٦-١٩١٥م).(٣) حيث نسفت معظم أجزاء الخط على يد الثورة العربية ضد الدولة العثمانية والتي قادها الشريف حسين بن علي أمير مكة عام ١٣٣٤/١٩١٥. فكانت خسارة كبيرة على الجزيرة العربية عامة وبلاد الحجاز خاصة وعلى الحجاج بشكل أخص.

لقد كانت هناك طرق تسلكها القوافل التجارية أو قوافل الحج تمر من وسط

(١) أحمد عسه ، معجزة فوق الرمال ، ص ٣٦٨ .

(٢) حسن الفكهاني ،الموسوعة العربية للمملكة العربية السعودية ، ١/ ٢٧٠

(٣) عمر فاروق والسيد رجب ، الحجاز المنطقة الغربية من المملكة أرضه وسكانه ، ص ٢٦٤ .

الجزيرة العربية إلى أجزائها في الشرق والغرب كانت تعتبر الشريان الحقيقي للمناطق التي تمر بها وأهم تلك الطرق (١).

١- طريق يبدأ من الهفوف إلى مكة عن طريق الرياض ويمر بالدوادمي ويستغرق ٢٣ يوماً بالإبل.

٢- طريق يبدأ من الكويت إلى مكة عن طريق بريدة ويمر بالرس ويستغرق السير فيه ٣٠ يوماً.

٣- طريق يبدأ من النجف في العراق إلى مكة المكرمة عن طريق حائل ويستغرق ٣١ يوماً.

٤- طريق يبدأ من كاف في حوض البحر المتوسط إلى حائل ويمر بسوريا.

٥- طريق يبدأ من حائل إلى بريدة وعنيزة في القصيم ويصل حائل بالقصيم.

٦- طريق يبدأ من عنيزة إلى الرياض ويمر بشقراء وقد عبره الرحالة الإنجليزي (سادلير) عام ١٢٣٤هـ / ١٨١٩م (٢).

٧- طريق يبدأ من بريدة إلى الرياض مروراً بالزلفي والغاط والمجمعة، وقد عبره الرحالة (بلجريف) عام ١٢٨٠هـ / ١٨٦٣م (٣).

٨- طريق يبدأ من عنيزة إلى المدينة وقد اجتازه سادلير أيضاً عند لحاقه بإبراهيم باشا عقب سقوط الدرعية مندوباً من الحكومة الإنجليزية،ويمر هذا الطريق بالرس والحناكية.

٩- طريق يبدأ من عنيزة إلى مكة المكرمة وهو يوازي (طريق الكويت مكة مروراً ببريدة) ولكنه يبعد عنه بعد ذلك ، وقد اجتاز الرحالة (داوتي) عام ١٢٩٥هـ / ١٨٧٨م (٤).

---

(١) انظر : لوريمر ، دليل الخليج (القسم الجغرافي) ، ٥ / ١٦٤٤ - ١٦٨١ .

2- Sadlier, Diary of Journey across Arabia P 65

3- Palegrave, Narrative of a years Journeny through central and Eastern Arabia (1862-1863) P 324

4- Doghty, Travels in Arabia Desert P 430.

١٠ـ طريق من الزبير في العراق إلى بريدة ويصل العراق بالقصيم.

فكل هذه الطرق بعضها داخلي يصل أجزاء شبه الجزيرة العربية بعضها مع بعض وبعضها خارجي يصل شبه الجزيرة بخارجها، وهي طرق توضع لها علامات يعرفها من يرتادها، وبالطبع فإن السفر فيها يكون على شكل جماعات أو قوافل لأن بعضها قد يكون غير آمن (١) بالرغم من حرص الدولة السعودية في أدوارها الثلاثة على استتباب الأمن في تلك الطرق والضرب على يد قطاعها.

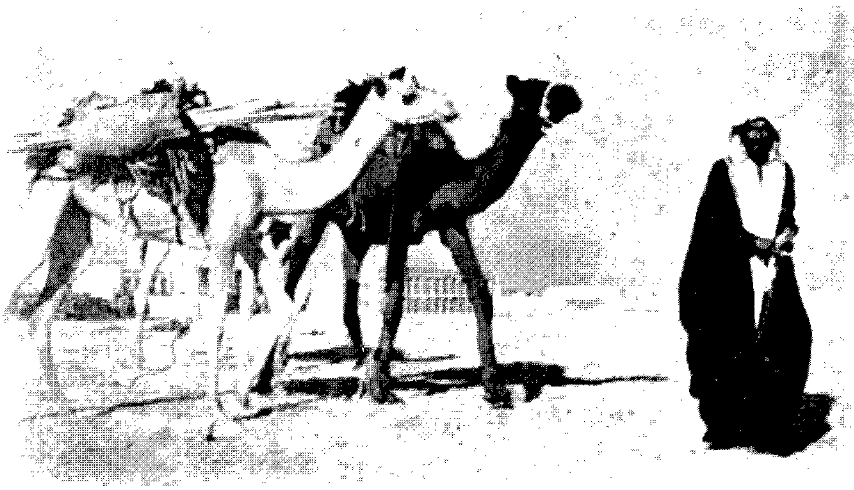
وقد مضى ردح من الزمن في عهد الملك عبد العزيز وتلك الطرق هي شريان الدولة والقوافل تجوبها حتى بدأت تظهر الطرق الحديثة المعبدة فحلت محلها، ومع قيام تلك الطرق فقد كان مرتادوها يعانون أشد المتاعب (٢) بدءاً بقلة المراكز الحضارية عليها والتي يحتاجونها للتزود منها بالأشياء الضرورية وكذلك تطول الأيام التي تمر عليهم وهم يقطعونها حتى لتزيد ما تستغرقه القافلة في قطع بعض تلك الطرق عن شهر زد على ذلك وعورة بعض تلك الطرق وسعة صحاريها ورمالها،



قافلة من الأبل في الصحراء

(١) عبد الفتاح أبو عليه ، الدولة السعودية الثانية ، ص ٢٧٥ .

(٢) عبد المنعم الغلامي ، الملك الراشد عبد العزيز آل سعود ، ص ٢٤٨ .



ثم أيضاً وهو الأهم انعدام الأمن في بعضها بوجود قطاع الطرق عليها، ولا شك أن لذلك أكبر الأثر في حرمان البلاد من المدنية والحضارة ردحاً من الزمن ، بل إنها أصبحت محرومة من زيارة الطبقات الراقية من كبار مسلمي العالم اليها [١]، وبقيت كذلك حتى ظهور المواصلات الحديثة بأنواعها المختلفة بعد أن وحد أجزاء تلك البلاد الملك عبد العزيز آل سعود باسم المملكة العربية السعودية وبعد ظهور البترول كرافد اقتصادي مهم للمضي قدماً في هذا المضمار.

ثانياً : وسائل النقل القديمة :

كانت وسائل النقل لتلك الطرق وسائل بدائية لا تخرج عن ثلاثة هي :

الحمير والخيل والإبل.

١ـ فالحمير تستعمل للمسافات القصيرة والأحمال البسيطة سواء أكان داخل المدينة أو القرية أو ما بين تلك المدن وبين مزارعها القريبة منها أو حتى ما بينهما وبين المدن والقرى الأخرى ذات المسافات القصيرة، وقد كانت الحمير متواجدة في

١) عبد الله العلي الزامل ، أصدق البنود في تاريخ عبد العزيز آل سعود ، ص ٤٠٤ .

كل مدن وقرى نجد وغيرها من مناطق شبة الجزيرة العربية لأن لها دوراً مهماً في قضاء الفرد حاجاته اليومية عليها [١]، وبدأت الحمير تفقد وظيفتها بعد ظهور السيارات ولكن لا يعني ذلك أنها اختفت فجأة بل أنها مكثت فترة طويلة لم تستغن عنها كلية بل كان الاستغناء عنها تدريجياً.

٢- أما الخيل فهي تستخدم للمسافات المتوسطة بما يتراوح بين ٢٠٠ - ٢٥٠ كيلاً، وذلك في الأمور التي يحتاج في إيصالها إلى سرعة غير عادية، وأحمالها خفيفة أيضاً، ذلك أن الخيل مشهورة بسرعتها والتي لا يصلها غيرها من وسائل النقل القديمة حينذاك وإذا كانت الخيل قد فقدت وظيفتها تلك بعد ظهور السيارات وانتشارها بجانب فقدها وظيفتها في الحروب وفي الصيد فإن الخيل بقيت لها مكانتها حتى الوقت الحاضر في مجالات أخرى أهمها مباريات السباق عليها والتي أصبحت رياضة مهمة لها عشاقها والمشجعون لها، وذلك مصداقاً لقول الرسول ـ صلى الله عليه وسلم ـ: «الخيل معقود في نواصيها الخير إلى يوم القيامة» [٢].

ولقد كان الملك عبد العزيز كثير العناية بالخيول الأصيلة حتى ما بعد ظهور السيارات والطائرات،وكانت إسطبلات خيوله في الرياض تحوى أشهر المرابط وقدر عددها عام ١٣٥٥هـ / ١٩٣٦م بنحو ألف فرس [٣]، ولها أماكن معينة ترعى فيها تكون ذات مستوى طيب من حيث تواجد الغذاء النافع لها ، وذلك مثل واحة الخرج- جنوب الرياض- بل كان هناك أراضٍ فسيحة فيها آبار تعرف باسم «الحمى» حماها الملك عبد العزيز لخيله [٤].

والملك عبد العزيز كان يعتبر الخيول ذات أهمية كبيرة في حروبه الأولى، وسلاح

(١) عبد الرحمن السويداء ، نجد في الأمس القريب ، ص ٢٦ .

(٢) رواه الإمام أحمد في مسندة وصححه السيوطي في الجامع الصغير، ١/ ٥٦١ .

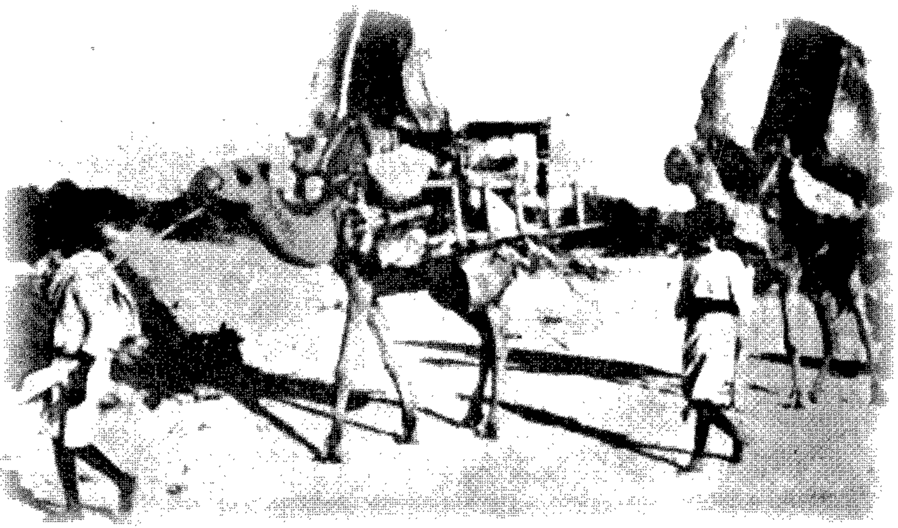
(٣) الزركلي ، شبه الجزيرة ، ٢ / ٧٤٧ ؛ وانظر : الوجيز ، ص ١٩٩ .

(٤) محمد بن بلهيد ، صحيح الأخبار عما في بلاد العرب من الآثار ١ / ١٧٦ ط . ١٣٧١ هـ

له مكانتــه بل كان يختــار لنفسه أجـود خيله مـثل (منيفة) وهي فـرس كان يفـضلها لركوبه، وقد قتلت في إحـدى المعارك واستعاض عنها بفرس تسـمى (الصويتية) ولا غرو فـعناية العرب والمسلمين بالخيل والفـروسية قـديم بل كانوا يعتنون منذ الصـغر بركوبها والتمرن على ضروب المسابقات والألعاب (١).

وبقي الملك عبد العزيز شـديد العناية بالخيول، يقول الدكتور أحـمد مبروك وهو خبير بالخيل وتربيـتها، «إن الملك عبد العزيز محب للخيل مـحبة عظيمة، ولكنه يأسف لأن تطورات الزمن جعلت الخـيل في إدبار والحديد في إقبال، ولأن انتـشار وسائـل النقـل الآليـة انتشـاراً متزايداً جعـل النـاس لا يـرون ضرورة لتربية الخيل»(٢).

ويقـول تويتـشل:«إن الملك عـبـد العـزيز وأبناءه ومـعظم البـارزين من العـرب السعوديين يلـذ لهم ركوب الخيل والسباق ... ويملـك الملك إسطبلاً كبيراً يشـتمل على الخيول الأصيلة في اليمامة قرب الخرج» (٣).



قوافل من الأبل في الصحراء

(١) فؤاد حمزة، قلب جزيرة العرب، ص ١٢٦.

(٢) أحمد مبروك، رحلة إلى بلاد العرب، ص ٤٧ ط ١٣٥٥ / ١٩٣٦.

(٣) تويتشل، المملكة العـربية السعودية وتطورات مصـادرها الطبيعيـة، ص ٣٥، ط ١٩٥٥ ولا زال هذا الاهتمام

ويقول سليمان الدخيل في مقال نشره في مجلة لغة العرب عام ١٣٣٢هـ، «وفي الرياض من جياد الخيل ما لاترى له أمثالاً في سائر ربوع العرب» (١).

وقد كتب حينما كانت الخيل لها المكانة الرفيعة في الحروب ووسائل النقل السريع حينذاك ، بل في رياضة الصيد للظباء والوعول والمها وحمر الوحش والذي كان يتم بطرده على ظهور الخيل وعند الاقتراب منه يتم رميه بالسلاح المتوفر حينذاك (٢).

٣- أما الإبل فهي وسيلة في نقل مهمة للمسافات الطويلة ولحمل الأثقال، بل يمكن القول: إنها كانت عصب المواصلات وأساس الأسفار، كيف لا وهي سفينة الصحراء الملائمة لمناخها الصابرة على الجوع والعطش لأيام عديدة. لقد كانت المواصلات في ذلك الوقت ترتكز على الإبل في الغالب وذلك لنقل البضائع والسلع سواء ما كان منتجاً محلياً أو ما كان مجلوباً من البلاد المجاورة أو مستورداً من المواني البحرية في شرق الجزيرة العربية وغربها، كما كان له الدور الأكبر في نقل الحجاج إلى مكة والمدينة والقطع بهم الصحاري الواسعة للجزيرة العربية، وقد ساعد على ذلك قدرة الإبل العجيبة على تخزين ما يحتاجه من ماء يندر وجوده في تلك الصحاري القاحلة، بل إن لها القدرة في السير على الصحاري الرملية بسرعة مقارنة بغيرها من الحيوانات، وهكذا فقد شقت القوافل طريقها عبر الهضاب والأودية تجنباً للمناطق الجبلية التي لا تتناسب مع طبيعة الإبل ويتبين ذلك بتتبع آثار طرق القوافل القديمة والتي تعكس لنا خصائص الإبل وقدراتها، والتي لا يوجد لها منافس في المنطقة (٣).

موجوداً عن طريق نادي الفروسية ويرأسه اليوم الأمير عبدالله بن عبد العزيز ولي العهد ونائب رئيس مجلس الوزراء ورئيس الحرس الوطني.

(١) سليمان الدخيل ، مجلة لغة العرب ، جـ٣ ، ص ٣٥٢ عام ١٣٣٢ هـ / ١٩١٣ .

(٢) عبد الرحمن السويداء ، المرجع السابق ، ص ٣٠٢ .

(٣) وزارة المواصلات ، المرجع السابق ، ص ٤ .

ولا تقل عناية العرب بالإبل عن عنايتهم بالخيول -كما سبق- بل تزيد لحاجتهم إليها عن كل ما عداها فإنها ضرورية في انتقالهم وفي حروبهم، ومن أجل حليبها ولحمها ووبرها، وكان يوجد الكثير في البادية لا يملكون من حطام الدنيا إلا ناقة تدر عليهم من خيرها فيقتاتون به في حياتهم القاسية خاصة وسط شبه الجزيرة العربية.

والمملكة العربية السعودية كانت - ولا زالت - تملك أكبر عدد من الجمال وأجود الأنواع وأحسنها - كما يقول فؤاد حمزة - والذي يورد لنا أسماء وأجناس الإبل الجيدة الموجودة في هذه البلاد، وهي العمانية، والحرة، والباطنية، والدرعية، والخوارة ، ثم الجرمية وهي أدنى أصناف الإبل (١).

وكانت توجد في المجتمع السعودي مهن لها صلة وثيقة بالإبل تلك هي ما يطلق عليها «الجمالة» وهي مشتقة من اسم الجمل والجمَّال وهو الرجل الذي لديه مجموعة من الجمال ينقل عليها البضائع من مكان الى آخر أو من منطقة الى أخرى أو من بلد الى آخر ، وهي مهنة تقوم على تهيئة بعير أو مجموعة من الإبل لنقل البضائع والسلع وهي بمثابة شركات النقل في الوقت الحاضر، وكانت تعتبر في ذلك الوقت جزءاً من عصب الحياة الضرورية ويتطلب أن يكون الجمَّال قوي البنية نشيطاً حتى يستطيع مع رفاقه وضع الأحمال على الإبل أو تنزيلها، وحجم الجمالة يختلف من كبير إلى متوسط إلى صغير، فالكبيرة تتطلب أعداداً كبيرة من الإبل لنقل البضائع الكثيرة ولمسافات بعيدة في شرق الجزيرة العربية وغربها وشمالها وجنوبها، وهذه تحتاج إلى حماية مسلحة قوية لاحتمال تعرضها إلى قُطّاع طرق في مناطق أو بلدان متعددة تمر بها، وقد تزيد عدد الإبل في هذا النوع عن مائة وتكون على شكل عدة قوافل تسير جنباً إلى جانب ، أما المتوسطة فهي في حدود ١٠ - ٢٠، بعيراً وتقوم بنقل السلع إلى أماكن أقرب من الأولى وتكون ذات كمية متوسطة، أما الصغيرة فهي في حدود ١-٣ من الإبل وتقوم بالعمل بين المدينة والقرى المجاورة لها (٢).

---

(١) فؤاد حمزة ، قلب جزيرة العرب ، ص ١٢٧ ، ١٢٨ .

(٢) انظر : عبد الرحمن السويداء ، المرجع السابق ، ص ١٣٣ ، ١٣٤ .

وإذا كانت الخيل قد اشتهرت بسرعتها لكنها سريعة التعب ولا تتحمل السفر إلى أماكن بعيدة فإن الإبل بعكس ذلك ، فهي تقل سرعتها عن الخيل كثيراً بحيث لا تتعدى متوسط سرعتها من ٤-٥ كيلا أو (٢,٥ ميلاً) في الساعة الواحدة (١) وقد تزيد أو تنقص حسب ظروف المسافر عليها، ومن أجل ذلك كانت القوافل من الإبل تستغرق في سفرها أياماً عديدة قد تزيد عن الشهر في قطع المسافة بين الرياض ومكة مثلاً، إذا وضعنا في اعتبارنا الوقت الذي يأخذه الوقوف للاستراحات المختلفة في اليوم والليلة، وقد بقي الملك عبدالعزيز يستعمل الإبل في أسفاره حتى دخوله الحجاز عام ١٣٤٣هـ وبعدها بدأ يستعيض عنها بالسيارة ثم الطائرة في آخر الأمر عام ١٣٦٤هـ(٢).

وكانت أول رحلة للملك عبد العزيز إلى الحجاز من الرياض إلى مكة وعلى الإبل ومعه جمع كبير سافروا معه أيضاً حتى وصل عدد القافلة التي معه إلى ٣٠٠ هجان (٣) ويبدو أنها آخر سفره للملك عبد العزيز على الإبل، وقد تحدث عن تلك الرحلة الشيخ يوسف ياسين في كتاب خصصه لها أسماه «الرحلة الملكية» حيث ذكر أن الرحلة ابتدأت يوم الأحد ١٢ ربيع الآخر عام ١٣٤٣هـ من الرياض ووصلت مكة في يوم ٧ جمادى الأولى من العام نفسه أي أن الرحلة استغرقت ٢٥ يوماً تقريباً (٤) في سير معتدل أو أقل من المعتدل وذلك بسبب عدم رغبة الملك عبد العزيز في الوصول إلى مكة سريعاً حينذاك بعد أن دخلها جيشه يوم ١٧ ربيع الأول عام ١٣٤٣هـ وكان يريد معرفة ما قد يطرأ على الحجاز من مفاجآت بعد تنازل الشريف حسين لابنه علي في الحكم ثم خروج علي من مكة إلى جدة (٥).

وعلى كل حال فقد دوّن لنا يوسف ياسين محطات المياه التي مرت بها الرحلة

---

(١) حسن الفكهاني ، الموسوعة الحديثة للمملكة العربية السعودية ، ١/ ٢٧٧.

(٢) الزركلي ، الوجيز ، ص ٢٠٤ .

(٣) الزركلي ، شبة الجزيرة ١/ ٣٣٥ .

(٤) يوسف ياسين ، الرحلة الملكية ، ص ٥٥ و ٩٣ عام ١٣٤٣هـ ، جامعة الإمام .

(٥) الزركلي ، شبة الجزيرة ١/ ٣٣٨ ، وأمين الريحاني ، تاريخ نجد الحديث ، ص ٣٦٠ .

والمسافات بينها بالساعات بدءاً من الرياض وانتهاء بمكة حيث صار مجموع المسافة بين الرياض ومكة بالساعات على الإبل في تلك الرحلة مائة وخمساً وستين ساعة (١٦٥ ساعة) (١)، وهي صافي الساعات التي سارت بها الرحلة على الإبل دون حساب ساعات التوقف لأغراضها المتنوعة للنوم أو الطعام أو غيرها وهي ساعات طويلة لا يستهان بها.

ولقد مضى وقت طويل من تاريخ المملكة العربية السعودية الحديث والإبل لها الباع الأول في توفير كثير من فرص الحياة والحضارة لذلك البلد، وحينما دخل الرحالة الغربيون إلى تلك البلاد لم يجدوا بديلاً عن الجمل في حملهم على صحاريها الشاسعة، بل إن شركة أرامكو نفسها حينما كانت تقوم بأعمال التنقيب عن البترول في المملكة عام ١٣٥٩هـ/ ١٩٣٩م. كانت تمتلك سبعمائة جمل لنقل معدات التنقيب وما يرتبط بها من مكان إلى آخر ، وبقيت هذه الجمال عندها فترة ثم استغنت عنها بالسيارات الكبيرة (٢)، بل إن الملك عبدالعزيز نفسه بقي يستعمل الإبل في رحلاته حتى بعد حصوله على السيارات، فكانت القافلة يوجد فيها بعض السيارات والعديد من الإبل ؛ وذلك لأن الملك عبدالعزيز لم يكن يملك من السيارات ما تكفيه لحمله هو ومن معه ، يقول الشيخ عبد العزيز بن ناصر بن سحيم وهو من مرافقي الملك عبد العزيز في رحلاته بمرتبة (خوي)، يقول :« عملت مع الملك عبد العزيز من عام ١٣٤٩هـ، وقمنا برحلات في البر وفي الطرق وفي الخارج ، كنا نذهب معه إلى أي مكان راح إليه، وكنا إذا جاء وقت الحج نسند للحجاز (أي نتوجه) وكنا نركب الجمال لأن ما عندنا من السيارات لا تكفي لا للملك عبد العزيز نفسه ولا لمن معه (٣).

وعلى كلٍّ فقد كانت عملية السفر على الإبل تتم ببطء شديد حتى إلى الأماكن غير

---

(١) انظر : يوسف ياسين، المصدر السابق ، ص ٩٤ و ٩٥ .

(٢) Rosevelt, Arabs oil and History pp 155- 156.

وانظر : عبد الفتاح أبو عليه ، الإصلاح الاجتماعي في عهد الملك عبد العزيز، ص ٢٠٨ .

(٣) عبد العزيز بن ناصر بن إبراهيم بن سحيم ، حديث معه في ١٤٠٧/٣/٣هـ ضمن كتاب (كنت مع عبد العزيز) الذي أصدرته رئاسة الحرس الوطني بالرياض، ص ١٨٠ .

البعيدة ؛ ففي رحلة للملك عبد العزيز من الرياض إلى الهفوف استغرقت ثمانية أيام، وكلها لقطع ٣٢٨ كيلاً فقط، في السير العادي، أما لأجل الانتقال من الخليج العربي إلى البحر الأحمر أي مسافة ١٣٢٠ كم (مثل ما بين القطيف وجدة) فقد كانت تستغرق شهراً كاملاً (١).

أما النقل البحري القديم في الجزيرة العربية فقد كان موجوداً منذ مئات بل آلاف السنين وذلك عن طريق الموانى المتواضعة على ساحل الخليج العربي أو البحر الأحمر ، ولعل من أشهرها مينائي القطيف على الخليج، وجدة على البحر الأحمر وكانت تستقبل السفن الصغيرة ، وتنطلق فيها سفن الصيد أو الغوص أو التجارة وكان ميناء جدة بإمكاناته الضعيفة يستقبل السفن الحاملة لحجاج بيت الله الحرام الى مكة ، وكذلك سفن البضائع منذ عهد بعيد ومنذ مئات السنين (٢).

ومع كل وسائل النقل تلك في الجزيرية العربية فقد ظلت الأجزاء الداخلية فيها غير معروفة إلا لسكانها القلائل الذين كانوا يشقون طريقهم فيها بصبر وأناة إما على أقدامهم أو على ظهور الجمال (٣).

(١) وزارة المواصلات ، المرجع السابق ص ٨ .

(٢) عبد الرحمن الشريف ، جغرافية المملكة العربية السعودية ، ص ٢٦٥ .

(٣) حسن الفكهاني ، الموسوعة الحديثة للمملكة العربية السعودية ، جـ ١ ، ص ٢٧٧ .

الفصل الثاني

تطور المواصلات البرية في

عهد الملك عبد العزيز

أولاً : أهميتها وعوامل تطورها

ثانياً: ظهور السيارات والموقف تجاهها

ثالثاً : تعبيد الطرق

رابعاً : السكك الحديدية

أولاً: أهميتها وعوامل تطورها:

من المعلوم أن المملكة العربية السعودية بلد مترامي الأطراف إذ يشغل مساحة تعادل مساحة دول أوروبا الغربية مجتمعة أو ما يعدل ربع مساحة الولايات المتحدة الأمريكية حيث تبلغ مساحة المملكة (٢,٢٥٠,٠٠٠كم٢[١]).

وينتشر سكان المملكة على هذه المساحة الشاسعة، بالإضافة إلى تكتلات سكانية في عدة مناطق متميزة ، أضف إلى ذلك أن العوامل المناخية والطبيعية متباينة جداً تمتد من جبال عسير في الجنوب الغربي إلى رمال وكثبان المنطقتين الوسطى والشرقية ، وكل ذلك جعل على الدولة مسؤولية كبيرة في تطوير برامج للطرق تقطع تلك المسافات الواسعة تحت ظروف وعوامل مناخية وطبيعية قاسية، وعندما تم للملك عبد العزيز توحيد المملكة رسمياً عام ١٣٥١هـ/ ١٩٣٢م أقام وأرسى دعائم أهداف وسياسات المواصلات والاتصالات والتي لا تزال تتبع إلى اليوم، على الرغم من محدودية المواد المالية حينذاك، إلا أنه استطاع إيجاد حلقات اتصال مهمة ربطت أطراف المملكة بعضها مع بعض [٢].

وكان أول ما اهتم به الملك عبد العزيز وأولاه عنايته بالطرق البرية وذلك بعد دخول السيارات في البلاد وبداية تزايد أعدادها، وقد كان اهتمامه نابعاً من عدة أمور:-

١ـ أنها الوسيلة الرئيسة للنقل الداخلي بين أرجاء هذه المملكة المترامية الأطراف.

٢ـ أنها الوسيلة الفعالة لإذابة العصبيات القبلية وصهر القوميات والنزاعات الإقليمية في بوتقة الأمة الجديدة ووضع الجميع في إطار الدولة السعودية النامية، وحماية وحدة الدولة المركزية وممارسة سيادتها [٣].

---

(١) عبد الرحمن الشريف ،دراسة في جغرافية المملكة ، مجلة الخفجي ، السنة ٧ ، العدد ٨ عام ١٣٩٨هـ ، ص ١٠.

(٢) وزارة المواصلات ، تخطيط وتطوير الطرق ، ص ١ .

(٣) نهاد الغادري ، التحدي الكبير، ص ١٥٤ ط. الثانية ١٩٦٦م.

٣- أنها من أهم وسائل التخفيف عن حجاج بيت الله الحرام ونقلهم من مواطنهم لأداء مناسك الحج إلى مكة المكرمة أو زيارة المسجد النبوي الشريف في المدنية المنورة.

٤- إن لها آثاراً مباشرة على النمو الاقتصادي والاجتماعي والعمراني في المملكة (١).

من أجل ذلك كله قرر الملك عبد العزيز التوسع في إنشاء الطرق البرية إلى أقصى حد تمكنه موارده المالية في ذلك الحين.



بالرياض قصور الامراء في عهد الملك عبد العزيز
وتظهر في الصورة عدد من انواع السيارات القديمة في ذلك العهد

(١) محمد إبراهيم رحمو، أضواء على الاستراتيجية العسكرية للملك عبد العزيز وحروبه، ص١٦٢و١٦٣.

ويمكننا القول: إنه كـان هناك عاملان مهـمان يرجع إليها الفـضل-بعد الله- في سياسة الملك عبد العزيز تلك تجاه الطرق البرية وحماسه لها.

أولهما : ظهور البـترول في المملكة عام ١٣٥٧هـ / ١٩٣٨م وتدفقـه بكميات كـبيرة فأصبح هناك مورد مالي كبير يـستطيع به الملك عبد العزيز تمويل مشاريع الطرق في بلاده قدر الإمكان، وعلى الرغم من أن قيام الحرب العالميـة الثانية في السنة التالية قد منع تصديره تجارياً، إلا أن ذلك تم بعد نهاية تلك الحرب عام ١٣٦٤هـ/ ١٩٤٥م،و منذ ذلك الحين بدأت استفادة المملكة من بترولها اقتصادياً.

وثانيهـما : زيارة الملك عبـد العزيز لمصـر عام ١٣٦٥هـ / ١٩٤٦م (١) ومـا شاهده هناك من تقدم وسـائل المواصلات الحديثـة بالنسبـة إلى المملكة فعاد من مـصر وهو يحـمل فكرة إصـلاح كـبـيـرة (٢) في هذا الصـدد، حـيث رأى أن يعـمل شـبكة من المواصلات تربط أجزاء المملكة وتمثَّل ذلك في تعبيد الطرق بعد انتشار السيارات، ومد خطوط حديدية.

ثانياً : ظهور السيارات والموقف تجاهها :

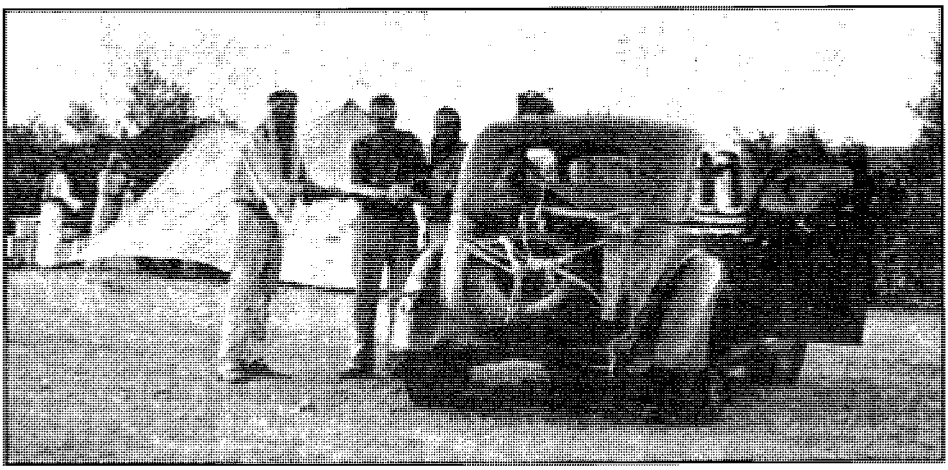
لم تعرف شبة الجزيرة العربية السيارات في وقت مبكر من اختراعها، فقد مضى الثلث الأول من القـرن الرابع عشر الهـجري تقريبـاً دون أن تدخلها أية سـيارة ولكن يبدو أن منطقـة الحجاز كـانت أول مناطق شبة الجـزيرة العربية مـعرفة بالسـيارات وبغيـرها من وسائل المواصلات الحـديثة، وهذا يرجع إلى أهمـية الحجـاز في العالم الإسلامي وانفتاحه على شـعوب العالم بالحج إلى مكة المكرمة وزيارة المدينة المنورة، ونستـبعد أن تسبـقها مناطق شبـة الجزيرة الأخرى في هذا المضمـار، وعلى هذا فإن قـول فهـد المارك « لم تكن أية سـيارة فـي الجزيرة كلهـا إلا سـيارة واحـدة من نوع

(١) انظر : الزركلي ، الوجيز ، ص ٣٠٤ وما بعدها .

(٢) عبد الفتاح أبو عليه ، الإصلاح الاجتماعي في عهد الملك عبد العزيز ، ص ٢٠٨ .

مرسيدس جاءت لأمير المنطقة الشمالية (حائل) وقتذاك سعود بن رشيد في عام ١٣٣٣هـ، [(١)] هذا القول فيه مبالغة حقيقية إلا إذا استثنينا الحجاز من ذلك العموم، يدل على ذلك ما ذكره حسين نصيف من أنه في ذلك العام أي ١٣٣٣هـ / ١٩١٣م ظهرت في أجواء جدة طائرات ألقت على أهالي جدة منشورات تحثهم على الثورة ضد الدولة العثمانية [(٢)]. فإذا كانت الطائرات ظهرت في الحجاز في هذا الوقت المبكر، فمن باب أولى أن تكون السيارة ظهرت فيها قبل ذلك، وبهذا كانت السيارات موجودة في الحجاز حينما دخلها الملك عبد العزيز عام ١٣٤٤هـ، وكان جيش الشريف حسين وابنه علي في الحجاز يملك سيارات مصفحة لحرب ابن سعود أثناء حصار جدة في ذلك العام [(٣)].

أما الملك عبد العزيز فيبدو أنه لم يجلب لنفسه سيارة إلا في بداية العقد الخامس



من الماضي ـ مخيم رجال التنقيب في معقلاء في عهد الملك عبد العزيز
وتظهر في الصورة سيارة من ذلك العهد

---

(١) فهد المارك، لمحات عن التطور الفكري في جزيرة العرب في القرن العشرين، ص ١٧ ؛ وانظر: من شيم الملك عبد العزيز ٣/ ٢٦٢.

(٢) حسين نصيف، ماضي الحجاز وحاضره، ص ٢٢.

(٣) انظر: أمين الريحاني، تاريخ نجد الحديث ص ٤٠٠ ؛ وانظر: عبد المنعم الغلامي، الملك الراشد عبد العزيز، ص ٢٤٩، والذي يفيد وجود بضع سيارات في الحجاز قبل دخولها في الحكم السعودي ولكنه لا يذكر متى كان دخول أول سيارة؟

من القرن الرابع عشر الهجري، أي قبيل ضمه الحجاز ، يدل على ذلك أنه كان في عام ١٣٤٣هـ يملك أربع سيارات ، يقول يوسف ياسين في وصفه لرحلة الملك عبد العزيز من الرياض إلى مكة عام ١٣٤٣هـ السابقة الذكر، «إنه في صباح يوم الاثنين الثالث عشر من ربيع الآخر ركب السلطان (عبد العزيز آل سعود) سيارته وركب معه بعض رجال حاشيته وركب الباقون في السيارات الثلاث الأخرى» (١) ،و هذا النص يدل على أمرين:-

١- أن الملك عبد العزيز كان يملك عام ١٣٤٣هـ أربع سيارات.

٢- أن الملك عبد العزيز كان يملك السيارة قبل دخوله الحجاز بفترة ؛ لأن هذه السيارات الأربع لم تأته دفعة واحدة فيما يبدو ، ولهذا قال فهد المارك. «إن الملك عبد العزيز جلب عام (١٩٢٤م / ١٣٤٣هـ) سيارة واحدة كان لمركوبه الخاص» (٢).

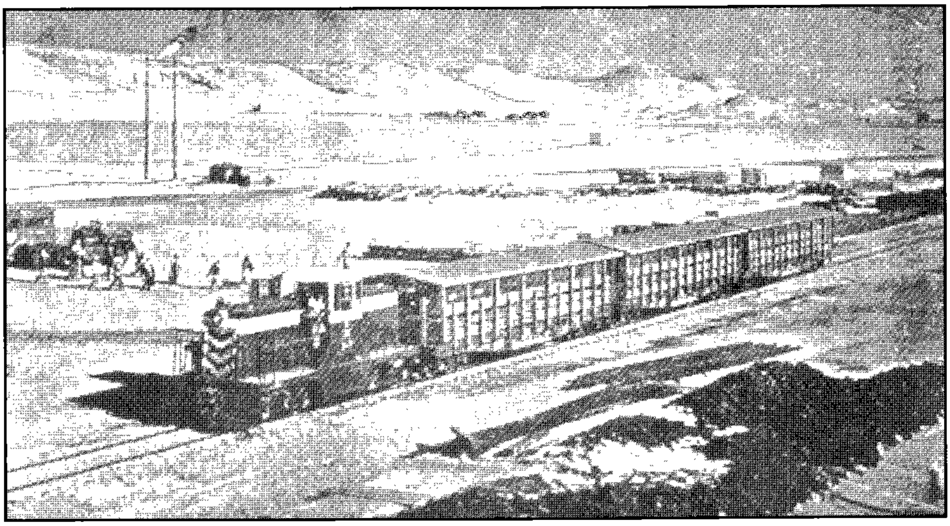
ويبدو أن فهد المارك لم يطَّلع على ما ذكره يوسف ياسين والذي يدل على أن جلب السيارة الأولى كان قبل عام ١٣٤٣هـ بفترة ، وقد يكون عام ١٣٤٠هـ/ ١٩٢١م هو الأقرب لحصول الملك عبد العزيز على سيارته الأولى، ولهذا يذكر بعض الرواة أن الملك عبد العزيز قام عام ١٣٤٢هـ / ١٩٢٣م بزيارة لمنطقة القصيم ودخل عنيزة ومعه أربع سيارات (٣)، ومعنى ذلك أن حصول الملك عبد العزيز على سيارته الأولى كان قبل هذا التاريخ أيضاً، وعلى كل فإن السيارة لم تبدأ في الانتشار بالجزيرة إلا بعد منتصف القرن الرابع عشر الهجري، حيث استطاع بعض المواطنين الحصول عليها، ثم انتشرت أكثر بعد ذلك (٤).

(١) يوسف ياسين ،. الرحلة السلطانية لجريدة أم القرى العدد الرابع في ١٣٤٣/٦/٧هـ وقد جمعت في كتاب سمى (الرحلة الملكية)، ص ٥٦ وهذه الرحلة كما سبق على الإبل لكن يبدو أن السيارات وصلت بالملك عبد العزيز إلى الدرعية لتوديعه فقط ولعل ذلك لعدم قدرة تلك السيارات على السفر أنظر يوسف ياسين ، الرحلة الملكية ؛ ص ٥٦ .

(٢) فهد المارك : لمحات عن التطور الفكري ص ٢١ .

(٣) عن الشيخ خالد بن عبدالله السليم في عنيزة في ١٤١٠/٨/٢٥هـ

(٤) يذكر الزركي، أن الملك عبد العزيز سافر من المدينة إلى الرياض على السيارات في ٤ رجب /١٣٤٥ ١٩٢٧ وأنه قطع ٨٧٩ كيلاً في ٣٣ ساعة و ٤٠ دقيقة على طرق صحراوية ترابية : انظر شبه الجزيرة، ٥٩١/٢.



قاطرة ديزل وثلاث عربات، لنقل الموظفين بين الدمام والظهران

والشيء المهم هنا أن بعض سكان الجزيرة العربية وخاصة نجد لم تتقبل هذا الوافد الجديد بسهولة بل كان لبعضهم مواقف متنوعة منها :

١- حينما دخل الملك عبد العزيز بسياراته إلى عنيزة عام ١٣٤٣هـ انزعج من رؤيتها (سعد القوبع) فدخل بيته هارباً ظاناً أن ذلك هو (المسيح الدجال) ومكث في بيته أياماً ثم توفي رحمه الله (١).

٢- يقول فيلبي « إن أول سيارة دخلت حوطة بني تميم قد أحرقت علناً في السوق العام وكاد سائقها يلقي مصيره أيضاً (٢).

٣- يقول فهد المارك إن السيارة التي جاءت إلى حائل في عهد سعود بن رشيد عام ١٣٣٣هـ وقد شاهدها أول الأمر أحد سكان المدينة عند مدخلها واسمه

(١) عن الشيخ محمد بن عثمان القاضي في عنيزة في ٢٨/٨/١٤١٠هـ، وانظر كتاب : مدينة عنيزة بين الأمس واليوم، الطبعة الثانية لكاتب هذه السطور ، ص ٢٣٦ .

(٢) الزركلي الوجيز ، ص ١٩٧ .

(محسن الغلث) فظنها شيطان وهرب منهـا ولما لحق به سائق السيارة التركي هدده بالقتل هو ومن معه ، لانهم شيـاطين، ثم يقول : «إن تلك السيارة بعـدما انتهى وقودها أدخلت المستودع في حائل ، وبعـدما احتل الملك عبدالعزيز إمارة آل رشيد في يوم ١٩ صـفر عام ١٣٤٠هـ (نوفمبـر ١٩٢١) كان المفروض أن يجلب وقود لهذه السـيارة ليستعملهـا الملك ولكن جنوده المخلصين لم يتركوا لعبد العزيز فـرصة التفكير في استعمالهـا، بل كان أول عمل تقربوا به إلى الله أن حطموها على أنهـا من صنع الأبالسة تحطيماً عنيـفاً لم يبق منها شـيئاً ولم يذر [١].

٤- يقول الشيخ حمود بن عبد العزيز المشيقح :«لما جاءت السيارات قال الإخوان إنها من السحر وقد ذهبوا إلى الشيخ أبي السمح في مكة وقالوا: وش تقول يا شيخ من جهة السيارات فقال : أقول هذه السيارات أزين من الحمار لأن الحمار يبول وهذه السيـارة ما تبول قـالوا: أليس فيهـا سحر أو شـيء» قـال الشيخ : إن الله تعالي يقول :﴿وَالْخيلَ وَالبِغَالَ وَالحَميرَلِتَركَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخلُقُ مَا لاَ تَعْلَمُونَ﴾ [٢]. وهذا ما لا نعلم [٣]

والواقع أن من الأشياء التي أخذها جماعـة الإخوان على الملك عبد العزيز «إدخال البـرق والتليفـون والسيـارات إلى بلاد الإسلام» [٤]، وقـد حاول الملك عـبدالعـزيز إقناعهم عـن طريق علماء نجد الذيـن ذكروا لهم أن مثل هذه الاخـتراعـات من الأمور النافعة وكل أمـر نافع لم يرد في القرآن الكريم والسنة النبوية تحريمه فـهو حلال، و لأن الأصل في الأشياء الحل [٥].فاقتنع بعضـهم ولم يقتنع أكثرهم، ومع ذلك فقد كان

---

(١) فهد المارك ، من شيم الملك عبد العزيز، ٣/٢٦٢-٢٦٧.

(٢) سورة النحل : آية ٨ .

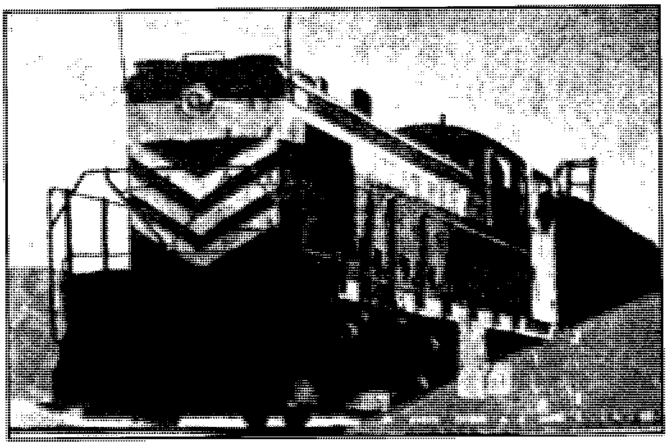
(٣) عن الشيخ حمد المشيقح في بريدة في ٨/٥/١٤٠٧هـ ضمن كتاب ؛ كنت مع عبد العزيز، ص ٩١.

(٤) أمين سعيـد ، تاريخ الدولة السعودية ٢/٣١٧ ، ومحمـد البديوي، المتوكل على الودود عبد العـزيز آل سعود، ص ١٦٢ .

(٥) جمعت فـتاويهم تلك في كتاب سمى « مـجموعة رسائل وفـتاوى في مسائل مهـمة تمس إليها حاجـة العصر لعلماء نجد الأعلام ». طبع بأمر الملك عبد العزيز في مطبعة المنار بمصر عام ١٣٤٦هـ.

الملك عبد العزيز يعلم أن أكثر من عارضوه في استخدام الآلات الحديثه إنما كانوا يصدرون عن حسن نية فعاملهم على هذا الأساس في كثير من الأحيان وأخذ متشددهم بالزجر ومضى في سبيله يبني ويجدد ويصلح(١).

ومن هذا المنطلق كان موقف الملك عبد العزيز من دخول السيارات إلى بلاده موقف المشجع والمعين فأقبل الناس على ابتياعها واستعمالها، بل قرر الملك عبد العزيز دخولها بكثرة في الحجاز لتؤمن راحة الحجاج في انتقالهم من جدة إلى الأماكن المقدسة على الرغم من معارضة بعض رجال العشائر والذين رأوا فيها منافساً قوياً لاستعمال جمالهم في نقل الحجاج كما كان في الماضي (٢).



أول قاطرة لسكة الحديد تقوم من الرياض

وكثرت السيارات في المملكة بعد عام ١٣٥٠هـ ١٩٣٠م، بل أصبح هناك بريد أسبوعي بين العاصمة الشرقية (الرياض) والعاصمة الغربية (مكة المكرمة)(٣). وأخذ بعض السعوديين بسياراتهم الخاصة يفتحون طرقاً صحراوية لم تكن قد سلكت بالسيارات من قبل، ومن هؤلاء إبراهيم آل خميس الذي يذكر عن نفسه بأنه فتح طرقاً صحراوية من الرياض إلى الكويت ومن الرياض إلى سوريا وغيره (٤)، ومع مرور

(١) الزركلي : الوجيز، ص ١٩٨ ، وقد تطورت معارضة كثير من الأخوان إلى المعارضة المسلحة فهزمهم الملك عبد العزيز في موقعة السبلة عام ١٣٤٧هـ وما بعدها.

(٢) أحمد عسه ، معجزة فوق الرمال ، ص ١١١ وعبد المنعم الغلامي ، المرجع السابق ، ص ٢٤٩ .

(٣) فهد المارك ، لمحات ، ص ٧٤ .

(٤) إبراهيم آل خميس ، أسود آل سعود وتجربتي في الحياة ، ص ٢٣١ .

الأيام أخذت أعداد السيارات في المملكة تتزايد بشكــــل ملحــوظ ليـــس في نجد والحجاز بل في كافة مناطق المملكة وعلى نسب متفاوتة.

ولما حـصل تزاحم بين أصحـاب السـيارات في الحـجاز أمـر الملك عـبد العـزيز بتأسيس نقابة لأصحاب السيارات ثم رأى تـوحيدها في شركة واحدة سميت باسم « الشركـة العربية للسيـارات» وضـع لها نظامـاً خاصاً وحددت الحكومة أجرة الراكب فيها (١).

هذا وقد قدر تويتشـل عدد السيارات في المملكة في أواخر عهد المـلك عبد العزيز عام ١٩٥٢ / ١٣٧٢ هـ بخمسة عشر الف سيارة (٢). وهو رقم يدل على أن سياسة الملك عبد العزيز في هذا الصدد قد نجحت إلى أبعد الحـدود، لأن حماسه بها كان كبيراً حتى إنه روى عنه أنه قال :«مسألتان لا أسمع فيـها كلام أحد بعد أن ظهرت فائدتهما لي ولبلادي اللاسلكي والسيارات وما من دليل في كتاب أو سنة يمنع من استعمالهما (٣).

لهذا حرص الملك عبد العزيز على اقتناء أكـبر عدد ممكن من السيارات وقد قدرها الصحفي الأمريكي (نويل بوش) بألف سيارة منها ٥٠٠ سـيارة متنوعة تصحبه في سفراته (٤)، وقد يكون في ذلك شي من المبالغـة ولكنها تدل على حب الملك عبد العزيز لاقـتناء السيـارة واقتـناعه بفـائدتها، حـتى إنه سـمح لفيلـبي بإنشاء شـركة جـدة للتوكيلات، وحـصل على توكيل سيارات فورد في المملكة ومقرها جدة. فـبدأت عملية استيراد السيارات من الخارج بالجملة (٥).

---

(١) عبدالله الزامل، أصدق البنود ص ٤٠٤ .

(٢) انظر : تويتشل ، المملكة العربية السعودية وتطور مصادرها الطبـيعية ص ٢٨ ، وانظر : عبدالفتاح أبو عليه، الإصلاح الاجتماعي ص ٢٠٨ .

(٣) الزركلي ، شبه الجزيرة ٢ / ٧٤٥.

(٤) Noel Bush, Reader's Digest. October 1943 P 26

وانظر : الزركلي ، ٣/ ١١٢٩ .

(٥) محمد جلال كـشك ، السعودية والحل الإسلامي ، ص ٧٣٥ ؛ ومحمد المانع، توحيد المملكة العربية السعودية، ص ٢٨٥ ؛ وسيد محمد إبراهيم ، تاريخ المملكة ، ص ٢٠٦ .

ثالثاً: تعبيد الطرق :

بعد ظهورالسيارات أخذ سائقوها يجوبون بعض صحاري المملكة عبر طرق صحراوية فتحوها لهم أول الأمر وسار عليها من بعدهم [١]. ولكن كانت تلك السيارات تعاني من تلك الطرق الكثير من الصعوبات لعل من أهمها عدم استطاعة عجلات السيارات اختراق الصحاري الرملية إلا بعد جهد ومشقة [٢].

ولا شك أن تعبيد تلك الطرق ، وذلك بوضع طبقة من (الأسفلت) عليه بعد دكه هو الحل الأمثل لمثل هذه المشكلة وغيرها من المشاكل، ولكن هذه العملية كانت تتطلب أموالاً طائلة لم تكن متوافرة بيد الملك عبد العزيز قبل اكتشاف البترول. والواقع أن اكتشاف البترول في المملكة قد أفسح المجال للبدء في تعبيد الطرق في جهتين:-

أولهما : نشاط شركة أرامكو في هذا الصدد

وثانيها : نشاط الحكومة.

أما عن جهود شركة أرامكو [٣] فلا شك أنها قامت بذلك لتسهيل أعمالها البترولية، وبهذا تركزت كل جهودها في هذا السبيل على المنطقة الشرقية؛ لأن وضع مثل هذه الخطوط في تلك المنطقة البترولية المهمة يخدم مصالحها بالدرجة الأولى، كما أنه يحقق فائدة لسكان المنطقة ونشاطهم الاقتصادي، وبهذا عمّ استخدام المواطنين لهذه الطرق حتى فاق استخدام شاحنات أرامكو.

لقد كانت تلك الطرق التي أنشأتها أرامكو هي أول عهد للبلاد بالطرق المعبدة، وقد استمرت أرامكو تشرف على تلك الطرق وتقوم بصيانتها عدة سنوات قبل أن تخضع

---

(١) إبراهيم آل خميس ، المرجع السابق ، ص ٢٣٣ .

(٢) انظر : عبدالله بلخير ضمن كتاب كنت مع عبد العزيز، ص ٢٦٥ .

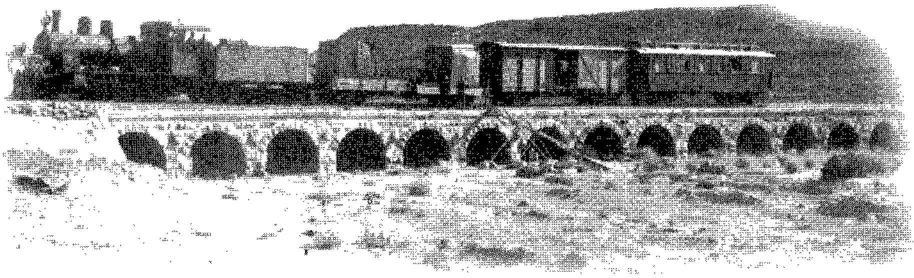
(٣) سبق الإشارة الى أن أرامكو استعملت الإبل أول الأمر في عملية التنقيب وحمل معداتها فكان لديها ٧٠٠ جمل لهذا الغرض واستمرت حتى حلت السيارات والطرق المعبدة محلها، انظر : ص ١٤ من هذا الكتاب.

الطرق لإشراف الدولة ممثلة بوزارة المواصلات التي أنشئت في آخر عهد الملك عبد العزيز عام ١٣٧٢هـ / ١٩٥٣م وقد تم طبقاً لبرنامج أرامكو تعبيد ما طوله ١٢٥٠ كيلا [١] نفذ منها في عهد الملك عبدالعزيز ما يلي:-

١- طريق يربط الظهران بالدمام والخبر طوله حوالي ٤٠ كيلاً.

٢- طريق يربط تلك المدن برأس تنورة طوله حوالي ٨٠ كيلاً.

٣- طريق يربط بين حقول الزيت المختلفة [٢].



جزء من سكة حديد الحجاز

٤- تمهيد طريق الأنابيب (التابلاين) الذي مهدته شركة التلابلاين التابعة لأرامكو عبر الدول العربية ويوازي هذا الطريق خط انابيب النفط الممتد من شرق المملكة إلى مدينة صيدا على البحر المتوسط مروراً بالأردن وسوريا ولبنان وعن طريقه يتم تصدير نفط المملكة إلى الأسواق الأوروبية.

وكان هذا الخط عند نهاية عام ١٣٦٩هـ/ ١٩٥٠م - أي في أواخر عهد الملك عبد العزيز - يعد أطول خطوط العالم على الإطلاق [٣]، حيث يبلغ طوله ١٧٢١كيلاً وبلغت تكاليفه ٢٤٠ مليون دولار ويصب ما مقداره ١٩ ألف برميل في الساعة ليلاً ونهاراً [٤].

(١) وزارة المواصلات ، تخطيط وتطوير الطرق ، ص٩ ، وكان الأمير سلطان بن عبد العزيز أول وزير للمواصلات انظر : عبد العزيز الأحيدب ، من حياة الملك عد العزيز ، ص ٢٨٦ .

(٢) عبد الرحمن صادق الشريف ، جغرافية المملكة العربية السعودية ، ص ٢٧٨.

(٣) وزارة المواصلات ، المرجع السابق ، ص ١١ .

(٤) الزركلي ، شبه الجزيرة ، ٤ / ١٢٩٩ .

أما عن نشاط الحكومة في تعبيد الطرق ؛ فقد قامت الدولة بأمر من الملك عبد العزيز بتخصيص مبالغ في ميزانيتها لمشاريع الإنشاءات الجديدة، ومنها الطرق فوضعت مشروعاً طموحاً لشق وتعبيد (٤٣) ألف كيلاً من الطرق، وذلك في فترة لا تتجاوز عشرين عاماً [١]. وقد نفذ بعضها في عهده، وكان أول ما نفذ منها تعبيد طريق مكة جدة ، وكذلك طريق مكة عرفات لأهمية هذين الطريقين لحجاج بيت الله الحرام، وقد تم ذلك في أوائل الحرب العالمية الثانية[٢] أي عام ١٣٥٩هـ/ ١٩٣٨م ، أي قبل البدء بتصدير البترول تجارياً.

وفي عام ١٣٥٣هـ / ١٩٣٥م أنشأ الملك عبد العزيز (إدارة الأشغال العامة والمعادن) وجعلها جزءاً من وزارة المالية ووزيرها عبدالله بن سليمان الحمدان، وكان من مهام هذه الإدارة الإشراف على جميع المشاريع في الدولة وعلى مشاريع الطرق على وجه الخصوص [٣].

وعندما تمت إعادة تنظيم مؤسسات وهيئات الحكومة عام ١٣٧٢هـ / ١٩٥٣م. تم دمج الهيئات ذات الوظائف المترابطة في وزارة واحدة ، وهكذا تم استحداث (وزارة المواصلات) حيث كان من أهم أهدافها إدارة قطاعات المواصلات والاتصالات المختلفة، كما كان قد استحدث في العشر سنوات الأولى من حكم الحجاز وزارات أخرى هي المالية والخارجية والدفاع والطيران[٤] ثم الداخلية والصحة بعد ذلك [٥].

ويمكن القول : إن المدة التي عاشتها البلاد في عهد الملك عبد العزيز وهي قادرة على الإنفاق لمشاريع الطرق لا تتعدى عشر سنوات أي منذ بداية تصدير البترول تجارياً في نهاية الحرب العالمية الثانية حتى وفاة الملك عبد العزبز ومع ذلك فقد تم في هذه المدة القصيرة تعبيد العديد من الطرق في أجزاء متفرقة من البلاد وأهمها:

---

(١) بنو اميشان ، عبد العزيز آل سعود ، ص ٢٧٠ .
(٢) الزركلي ، الوجيز ، ص ٢٢٦ .
(٣) وزارة المواصلات ، ص ٩ .
(٤) حافظ وهبة ، خمسون عاماً في جزيرة العرب ، ص ١٨١ .
(٥) الزركلي ، شبه الجزيرة ، ٤/ ١٤١٥ .

١- تعبيد طريق مكة / جدة - السابق الذكر - وطوله ٧٣ كيلاً وقد أشرف عليه مهندسون من الحكومة المصرية عام ١٣٥٩هـ / ١٩٣٨م [١].

٢- تعبيد طريق مكة / منى / عرفات وطوله ٢٠ كيلا .

٣- البدء في تعبيد طريق مكة / الطائف [٢].

٤- البدء في تعبيد طريق جدة / المدينة وطوله ٤٢٤ كيلاً أنجز منها في عهد الملك عبد العزيز حوالي مائة كيلاً [٣].

٥- تعبيد طريق الطائف / الحوية وطوله ٣٠ كيلاً.

٦- تعبيد طريق الهفوف - عين دار .

٧- البدء في تعبيد طريق الرياض / الطائف / مكة المكرمة.

٨- البدء في تعبيد طريق الرياض / الهفوف / الظهران / القطيف / الجبيل.

٩- تعبيد طريق جدة / منجم الذهب ، وقد أقامته شركة التعدين العربية السعودية التي تعمل في ذلك المنجم.

١٠-تعبيد طرق داخلية في مكة المكرمة وجدة والمدينة المنورة وكذلك الرياض،[٤]

هذه أهم الطرق التي تم تعبيدها أو التي بديء فيها وهي بلا شك إنجازات رائعة وجليلة إذا وضعنا في اعتبارنا ما تعيشه المملكة حينذاك من ظروف مالية وفنية وعلمية واجتماعية، ولهذا جاء عام ١٣٧١هـ / ١٩٥١ ولم يكن في المملكة من الطرق المعبدة سوى ٣٠٠ كم فقط [٥].

---

(١) أبو عليه ، الإصلاح الاجتماعي ، ص ٢٠٩ .

(٢) عبد المنعم الغلامي ، المرجع السابق ، ص ٢٥٠ .

(٣) عبدالله الشبل ، محاضرات في تاريخ الدولة السعودية ، ص ١٠٠ .

(٤) وزارة المواصلات ، المرجع السابق ص ٨ ؛ وعبدالله حمدي ؛ ابن سعود، ص ٩٤؛ وأبو عليه ، ص ٢٠٩ ويلاحظ أن طريق الرياض الهفوف تم في عهد الملك سعود بينما طريق الرياض مكة لم يتم إلا في عهد الملك فيصل، انظر : وزارة المواصلات ، ص ١٤ ، ١٨ .

(٥) أحمد عسة ، معجزة فوق الرمال ، ص ٣٦٨ .

رابعاً: السكك الحديدية :

لقد قدر للبلاد السعودية أن ترى سكة الحديد وقطاراتها مرتين :

إحداهما في الغرب وقد توقفت وهي سكة حديد الحجاز، والثانية : في الشرق وهي التي قدر لها البقاء وهي سكة حديد الرياض الدمام، والأولى من العهد العثماني ، والثانية قامت في العهد السعودي.

١- سكة حديد الحجاز :

يعتبر من محاسن الدولة العثمانية ومن أروع إنجازات عهد السلطان عبدالحميد الثاني من (١٢٩٣ - ١٣٢٧هـ / ١٨٧٦ - ١٩٠٩م) (١)، وهو خط يربط بين دمشق في بلاد الشام والمدينة المنورة، وقد أراد السلطان عبد الحميد من وراء إنشائها هدفين :

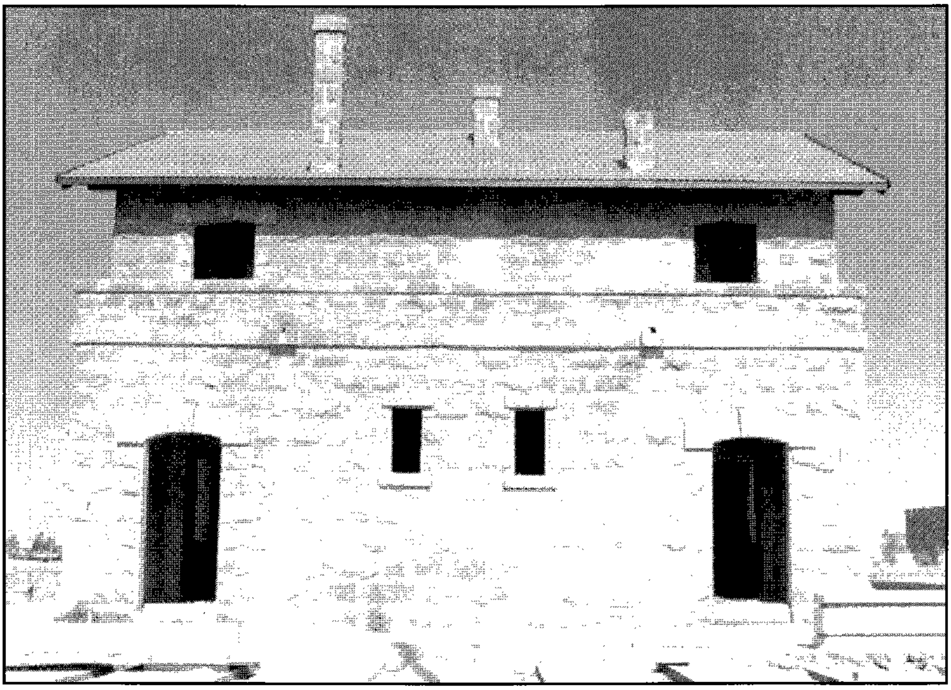
أولهما : خدمة الحجاج بإيجاد وسيلة سفر عصرية يتوافر فيها الأمن والسرعة بعد أن كان الحجاج يسافرون عن طريق الجمال أو عن طريق البحر ويتعرضون للسلب والنهب من قطَّاع الطرق ، إضافة إلى مشقات الطريق وطول الوقت الذي قد يستغرقونه في السفر وهو حوالي أربعة أو خمسة أيام.

وثانيهما : دعم حركة الجامعة الإسلامية التي دعا إليها السلطان عبدالحميد وهي فكرة تقوم على دعوة المسلمين إلى الاتحاد والتعاون فيما بينهم لإصلاح أحوالهم والتكتل لمواجهة موجات الاستعمار الأوروبي، وهي تقوم على الخلافة الإسلامية والحج إلى الأماكن المقدسة في الحجاز ذلك المؤتمر الإسلامي الكبير (٢).

---

(١) انظر : ترجمته في كتاب تاريخ الدولة العلية العثمانية لمحمد فريد بك ، ص ٥٨٧ ، وما بعدها، وفي كتاب صحوة الرجل المريض لموفق بني المرجة، ص ٥١ وما بعدها.

(٢) عبد العزيز الشناوي ، الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليه، ٣/ ١٣٢٥، ١٣٢٦ .



أحد المباني المتبقية من سكة حديد الحجاز

ولأجل إعطاء المشروع طابعاً إسلامياً عاماً لا طابعاً عثمانياً، دعا السلطان عبد الحميد المسلمين إلى التبرع لصالح هذا المشروع الحيوي الخيري فاستجاب المسلمون لنداء خليفتهم وانهالت التبرعات من جميع الأقطار والجهات الإسلامية حتى البعيدة منها مثل الصين وبورما (١)، وجاءت أضخم التبرعات من السلطان عبد الحميد نفسه حيث تبرع للمشروع من ماله الخاص كما تبرع للمشروع شاه إيران وخديوي مصر، كما نقلت ميزانية وزارة الحج إلى ميزانية المشروع (٢)، كما فرضت ضرائب جديدة وجهت حصيلتها إلى المشروع، وعلى هذا يعتبر مشروع سكة حديد الحجاز هو الخط الحديدي الوحيد الذي أنشئ برأس مال إسلامي، بينما أنشئت الخطوط الأخرى في أنحاء الدولة العثمانية برؤوس أموال أجنبية (فرنسية وبلجيكية وبريطانية وألمانية)، وقد غطت التبرعات على ثلث النفقات فقط حيث بلغت مجموع النفقات عليه

(١) موفق بنى الموجه، صحوة الرجل المريض أو السلطان عبد الحميد الثاني والخلافة الإسلامية، ص ١١٤.

(٢) تبرع السلطان عبد الحميد بـ (٣٢٠) ألف ليرة عثمانية وشاه إيران ب (٥٠ ألف ليره) وخديوي مصر بكميات من مواد البناء، وبلغت ميزانية دائرة الحج ١٥٠ ألف ليرة في السنة.

ثمانية ملايين ونصف مليون ليرة عثمانية (أو ثلاثة ملايين جنيه إنجليزي) وتحمَّلت خزانة الدولة العثمانية ثلثي تكاليف المشروع، كما سجلت باسمه أراضي وممتلكات في أنحاء الدولة لتسديد نفقات صيانته بعد أن تبين أن وارداته لن تكفي ، وقد احتفل بالبدء في تنفيذ المشروع عام ١٣١٨هـ / سبتمبر عام ١٩٠٠م ، وتميز العمل به بنشاط مكثف إذا وضعنا في الاعتبار أخطار وصعاب المنطقة التي يمر بها الخط، وقد استغرق العمل به زهاء سبع سنوات حيث وصل الخط إلى المدينة المنورة عام ١٣٢٦هـ/ اغسطس عام ١٩٠٨م بعد أن قطع مسافة تبلغ ١٣٢٠ كيلاً [١]. وكان من المقرر أن يستمر الخط الى مكة المكرمة بعد ذلك لكن شريف مكة (الحسين بن علي) نهض لعرقلة المشروع لأنه خشى على سلطانه في الحجاز من بطش الدولة ، كما كان لشريف مكة الدور الأكبر في تخريب هذا الخط وتوقفه بعد تسع سنوات من تشغيله وذلك حينما قام بثورته العربية عام ١٣٣٤هـ / ١٩١٦م ضد الدولة العثمانية ومع بريطانيا وحلفائها حيث عملت قواته بقيادة ابنه فيصل بن الحسين بالتعاون مع القائد الإنجليزي (لورانس) على نسف بعض جسور الخط وانتزاع قضبانه في المنطقة الواقعة بين معان والمدينة المنورة [٢] فتوقف الخط بعد أن أسدى أجلَّ الخدمات للعالم الإسلامي حينذاك دينياً وسياسياً واقتصادياً وفكرياً [٣].

وعلى الرغم من طول الخط (١٣٢٠كم) فهو خط ضيق يصل اتساعه إلى ١٠٥ سم [٤]فقط وأقيمت محطات على طول الخط وكان يفصل بين كل محطة وأخرى عشرون كيلاً من الأمتار وفي كال محطة قلاع لحراسة الخط الحديدي وكان من أبرز

---

(١) عبد العزيز الشناوي ، المرجع السابق، ٣/ ١٣٢٩ وموفق بني الموجه ، المرجع السابق ، ص ١١٥ ، وقد خلع السلطان عبد الحميد بعد افتتاح سكة حديد الحجاز بعدة شهور في ربيع الآخر ١٣٢٧ ، أبريل ١٩٠٩ على يد جمعية الاتحاد والترقي بسبب موقفه المناهض لأطماع اليهود في فلسطين، انظر : مجلة العربي العدد ١٦٩ ديسمبر ١٩٧٢م ، ص ١٥٠ .

(٢) صلاح الدين مختار ، تاريخ المملكة العربية السعودية ، ٢ / ١٨٠ .

(٣) انظر : مقال عن سكة الحجاز الحديدية في مجلة الفتح القاهرة عدد ٨١٨ محرم عام ١٣٦٤ هـ ص ١٥ ، وكذلك عدد ٨٣٥ جمادي الآخرة عام ١٣٦٥ هـ، ص ٩ .

(٤) عبد الرحمن صادق الشريف ، جغرافية المملكة العربية السعودية ، ص ٢٧٤ .

محطاته (دمشق ، الزرقاء ، عمان ، معان ، تبوك ، مدائن صالح ، العلا ، ثم المدينة المنورة).

هذا وقد وفر الخط خمسة وثلاثين يوماً تقريباً من أيام المسافرين فبعد أن كان المسافرون في السير من دمشق الى المدينة المنورة يمكثون قرابة أربعين يوماً أصبح يمكثون من أربعة إلى خمسة أيام فقط وهو لا يستغرق في السير سوى ١٦٢ ساعة فقط وبقية الوقت يذهب في التوقف للمحطات وتجنب السير ليلاً في الليالي المقمرة حذراً من هجوم البدو على عربات القطار (١).

وما زال الخط معطلاً حتى الآن وقد قامت جهود لإعادة تسيير القطارات قبيل الحرب العالمية الثانية عام ١٣٥٩هـ / ١٩٣٨م لكن قيام الحرب عرقلها ، وفي عام ١٣٨٦هـ ١٩٦٦م أبرم عقد مع شركات بريطانيا لإعادة تشييد القطاع بين المدينة المنورة ومعان لكن لم يوضع موضع التنفيذ، ومن الجدير بالذكر أن المؤتمر الإسلامي الأول الذي دعا إليه الملك عبد العزيز آل سعود في مكة عام ١٣٤٤، و١٣٤٥هـ كان قد أوصى بإعادة تشغيل الخط المذكور كما أوصى بإكماله إلى مكة والمشاعر المقدسة فيها (منى ومزدلفة وعرفات) وذلك عن طريق تبرعات إسلامية عامة (٢).

٢- سكة حديد الرياض - الدمام :

قلنا في حديث سابق إن هناك عاملين لهما الأثر الكبير في اهتمام الملك عبد العزيز بتطوير المواصلات في بلاده ، أولهما توافر المال بسبب البترول والثاني زيارة الملك عبد العزيز إلى مصر وما شاهده هناك من توافر وسائل المواصلات وتأثره بذلك وعزمه على توفيرها في المملكة ، يقول خير الله الزركلي «وكان مما أعجبه هناك ركوب القطار البخاري وما كاد يعود إلى بلاده حتى أخذ يردد الحديث عن سكك الحديد ولماذا لا يكون في السعودية ما هو في غيرها (٣).

---

(١) عبد العزيز الشناوي ، المرجع السباق ٣/ ١٣٣١ .

(٢) جريدة أم القرى ٦ محرم عام ١٣٤٥هـ ، وانظر : مديحة درويش ،تاريخ الدولة السعودية ، ص ١٤٥ وما بعدها ، ويذكر حافظ وهبة في كتابه : خمسون عاماً في جزيرة العرب ، ص ١٩٠ أن الملك سعود في خطابه بمجلس الوزاء في رجب ١٣٧٤هـ ١٩٥٥م أشار إلى عقد مؤتمر في الرياض مع الأردن وسوريا اتفق على إعادة الخط فيه.

(٣) شبه الجزيرة ، ٣/ ٨٣٩ .

والواقع أن مما دفع الملك عبد العزيز إلى إنشـاء سكة حديد الرياض الدمام ابتداء حركـة النقل والتنقل بين المدينتين بعـد ظهور البـترول وتطويـر ميناء الدمـام، وكان الطريق بين المدينتين طريقاً صحراوياً صعب المسـالك لكثرة الحواجز الرملية من نفود الدهناء عليه مما يصعب معه اختراق السيارات له إلا بصعوبة.

وبعد عودة الملك عبـد العزيز من زيارة مصر بشهور اجـتمع في جدة – بين مكة وجدة عـام ١٣٦٥هـ / ١٩٤٦م مع بعض رؤسـاء شركة (بكتـل) الأمريكيـة فأوكل إليهم دراسة وتنفـيذ مشروع مد سكة حديد بين الرياض والدمـام، وكانت الدراسات الأولية غير مشجعة لكن الملك عبـد العزيز كان مصمماً على المشروع دون تردد، يقول بنو اميشـان: «وجاء الخبراء يحملون أكـراس الخرائط والدراسات ليثـبتوا أن المناطق الرملية لا تصلح لمد خط حـديدي ؛ فأزاح ابن سعود الخـرائط كلها بيده وقال بلـهجة حاسـمة : أريد خطاً حديدياً لقد أحـضرتكم لإنشائه فـإما أن تفعلوا وإما أن أسـتدعي شركة أخرى إن كنتم عاجزين (١).

وفعلاً وضـعت خطط التنفيذ وقررت النفقـات وبدئ العمل والإنشاء في النصف الثاني من عام ١٣٦٦هـ / ١٩٤٧م عن طريق شركة الزيت العربية الأمريكية (أرامكو ويمول المشـروع من ضرائب الريع التي تحـصل من تلك الشـركات ويضم المشـروع ميناء عميق الغور يمتد في شاطى الدمام نحـو عشرة كليو مترات لكونه يخدم كلاً من الدمام والظهران وبقيق والهفوف والخرج والرياض(٢).وإذا كان العمل بالمشروع قد انتهى بعد أربع سنوات أي عام ١٣٧٠هـ / ١٩٥١م ، فإن الخط أصـبح مستعملاً في بعض أجزائه منذ منتصف عام ١٣٦٨هـ ، حيث سار أول قطار بين الظهران وبقيق ثم توالى إنشاء الأجزاء الأخرى من الخط حتى كـمل حيث أصبح يعمل على الخط حوالي مائتي عـربة سكة حديد وثماني قاطرات ديـزل كهربائية وأربع عـربات نقل للركات ، وقـد كان مـن أهداف المشروع تـدريب السعـوديين في كل نواحـي العمل حـيث قـام

١) بنو اميشان ، عبد العزيز آل سعود، ص ٢٧٠

٢) الزركلي ، شبة الجزيرة ، ٣/٨٤١ ، وعبد الفتاح أو عليه ، الإصلاح الاجتماعي ، ص ٢٠٩ .

أخصائيون أمريكيون بتدريب السائقين والمراقبين والعمال والميكانيكيين وعمال الراديو والتلغراف حتى وصل عدد العمال السعوديين فيه الى (١٤٠٠) عاملاً إلى جانب (٤٠٠) أخصائي غير سعودي عربي وأجنبي(١).

وقد بلغ طول الخط ٥٥٦ كيلاً من الأمتار تبدأ من الدمام على ساحل الخليج العربي ويمر بشمال مدينة الظهران ومنها يسير في الاتجاه الجنوبي الغربي حيث بعض حقول الزيت في المنطقة حتى يصل إلى (بقيق) ومنها يتجه إلى مدينة (الهفوف) ثم يتجه الخط جنوباً إلى (عين حرض) حيث حقل زيت آخر ومنطقة زراعية فيها، ثم يتجه غرباً حيث يجتاز رمال صحراء الدهناء ذات الرمال الحمراء حتى يصل إلى مدينة (الخرج) الزراعية ثم ينتهي إلى مدينة الرياض (٢). وهو بذلك يقلص مدة السفر من عدة أيام إلى سبع ساعات فقط(٣). إذ كان المشروع قد واجهته بعض المصاعب الفنية عن تنفيذه فقد كان العمل يسير فيه على قدم وساق، حيث عمل في الإنشاء ألف عامل يشتغلون ليل نهار لمدة أربع سنوات وبلغت تكاليف المشروع حوالي مائتي مليون ريال سدد منها تسعة ملايين ريال من أجور الركاب والشحن خلال إنشائه، وكان الملك عبد العزيز قد أمر بتشكيل أول هيئة حكومية لسكة الحديد عام ١٣٦٨هـ-١٩٤٨/م (٤) باسم إدارة سكة حديد الحكومة السعودية، وافتتح الملك عبدالعزيز المشروع في ١٩ محرم ١٣٧١هـ / ٢٠ اكتوبر ١٩٥١م في حفل كبير أقيم بمدينة الرياض وحضره ولي عهده وابنه الأمير سعود بن عبد العزيز(٥) حيث أقبلت القاطرة الأولى أمام الحفل وهي تجر عربات الزيت وقبلها عربات نقل الركاب المزوَّدة بالكهرباء وتكييف الهواء على درجتين أولى وثانية مع مطعم.

---

(١) الزركلي، الوجيز، ص ٢٦٦، وشبه الجزيرة، ٣/ ٨٤١ و ٨٤٢.
(٢) عبدالله حمدي، ابن سعود، ص ٥٠.
(٣) وزارة المواصلات، المرجع السابق، ص ٩، عبد المنعم الغلامي، الملك الراشد عبد العزيز آل سعود، ص ٢٥١.
(٣) عبد الرحمن الشريف، المرجع السابق، ص ٢٧٥، وبنو اميشان، المرجع السابق، ص ٢٧٠.
(٥) جريدة البلاد عدد ٢٠ محرم ١٣٧١هـ / ٢١/ ١٠/ ١٩٥١م، وانظر: المجلة العربية العدد ١٧٥ شعبان ١٤١٢، ص١٢٦.

وكانت فرحة الملك عبدالعزيز بالمشروع كبيرة حتى إنه أبدى رغبته في الحفل المذكور في استمرار العمل بمد سكة حديد تصل إلى جدة بحيث تصبح المملكة تربطها شبكة حديد من شرقها إلى غربها بطول حوالي ألفي كيلاً من الأمتار(١) وفعلا أوكل المشروع إلى شركة لتقديم دراسة عنها ، يقول خيرالدين الزركلي : «في أكتوبر ١٩٥٣م وضعت شركة الهند البترولية في سان فرانسسكو (كاليفورنيا) تخطيطات هندسية ورسوماً وخرائط للسكة الحديدية بين الرياض وجدة في مجلد ضخم بالعربية والإنجليزية، كتب القسم العربي منه بخط اليد والإنكليزي بالآلة الكاتبة ، رأيت نسخة مصورة عنه ولا أعلم ما تم في إنشائه غير أن الخط الإضافي أهمل إنشاؤه بعد وفاة عبد العزيز (٢).

ومهما يكن من أمر فإن مد سكة الحديد بين الرياض والدمام في عهد الملك عبد العزيز قد ساهم في إنعاش الحركة الاقتصادية في المنطقة ، كما أنه وفر الكثير من



أول قطار يصل عبر سكة حديد الحجاز الى محطة المدينة المنورة

(١) جريدة أم القرى عدد ٥ جمادي الأولى عام ١٣٧١ هـ، ص ١ .

(٢) الزركلي ، شبة الجزيرة ،٣/٨٤٣ و ٨٤٤ .

فرص العمل، كما نشأت حول الخط بعض المناطق الزراعية والمجتمعات البشرية ومن أهمها مشروع حرض لتربية الأغنام وتوطين البادية، وأصبح بالإمكان نقل الحاصلات الزراعية من مكان إلى آخر بغرض تسويقها بسرعة وتكاليف منخفضة، كما أن لهذه السكة دوراً في النمو العمراني في العاصمة (الرياض) حيث ساهمت بنقل ما تحتاجة الرياض من مواد بناء وسلع مستوردة وكان الطلب على مثل هذه المواد في تزايد مستمر [١] ولا زالت هذه السكة تؤدي خدماتها على أكمل وجه، وقد أدخل عليها بعض أنواع التطور والتجديد سواء أكان في خط سكة الحديد أم في القاطرات وعربات النقل.

(١) عبد الرحمن الشريف، المرجع السابق، ص ٢٦٨ .

الفصل الثالث

المواصلات البحرية في المملكة ومراحل تطورها

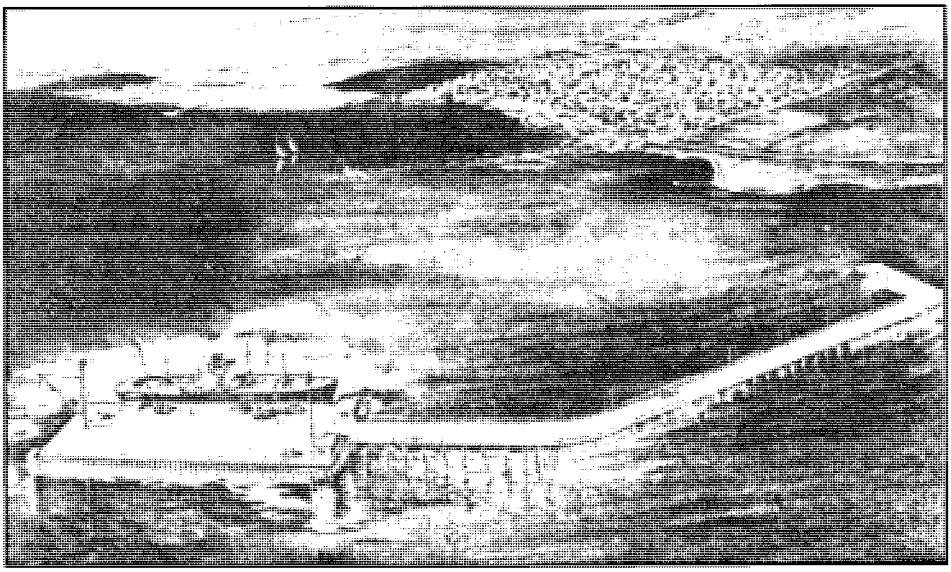
١- ميناء جدة

٢- ميناء الدمام

٣- ميناء رأس تنورة

المواصلات البحرية في المملكة و مراحل تطورها :

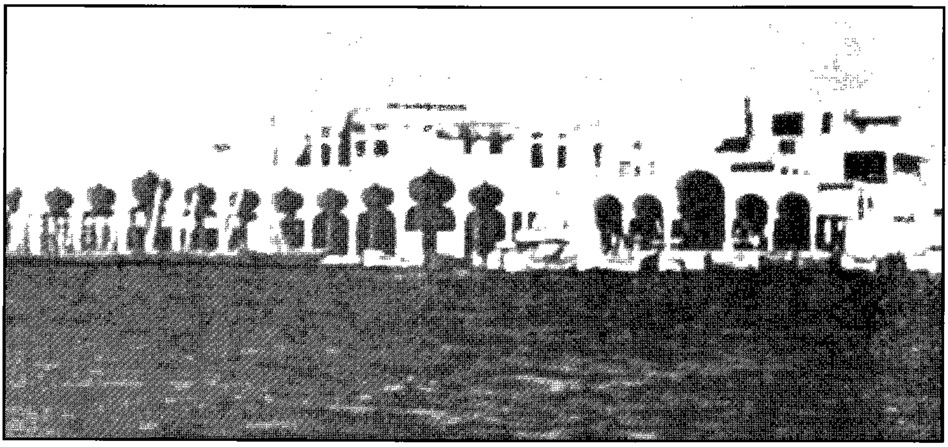
كما قلنا سابقاً فإن عهد البلاد بالمواصلات البحرية كان قديماً ومنذ مئات السنين نتيجة لوقوع المملكة على جهتين من البحار : فمن الجهة الشرقية تطل على الخليج العربي ، ومن الغرب تطل على البحر الأحمر بساحله الطويل فنشأت لذلك العديد من الموانيء التي استخدمت لغرض التنقل البحري.



أول ميناء بني لجدة في عهد الملك عبد العزيز

والساحل الشرقي للمملكة يتألف من شاطى أكثره رملي وتقع عليه عدة موانيء منها : القطيف ، والجبيل ، ورأس تنورة والعقير وكذلك الدمام والخبر، أما الساحل الغربي للمملكة فهو أكثر استقامة من الساحل الشرقي وأطول منه غير أن فيه بعض الشعاب المرجانية التي قد تعيق سير الملاحة وتهددها، ومع ذلك فإن موانيء هذا الساحل كثيرة : مثل جيزان والقنفذة والليث ورابغ وأملج وينبع والوجه لكن ميناء

وأشار حافظ وهبة في كتابه خمسون عاماً في جزيرة العرب ، ص ١٩٠ إلى أنه كانت هناك دراسة قد تمت لمد خط حديدي بين الرياض ماراً بالوشم والقصيم فالمدينة المنورة ثم ينتهي بمكة المكرمة ، وقد وضعت التصاميم اللازمة لهذا المشروع وأشار إلى ذلك الملك سعود في افتتاحه لمجلس الوزراء في رجب عام ١٣٧٤هـ فبراير ١٩٥٥م.



الرصيف القديم للجمرك والميناء في جدة

جـدة يعتـبـر أهم تلك الموانيء على الإطلاق [١]، على الرغم من أنه مـحـاط بشعـاب مرجانية كثيرة إلا أن موقعه بقرب مكة المكرمة أعطاه هذه الأهمية الكبيرة ليكون الميناء الرئيسي للحجاج والمعتمرين.

ولما كان للموانيء دور كبير في التنمية الاقـتصـادية للبلاد لأنها تشبه القلب الذي يضخ الدم إلى جميع أجزاء الجسم [٢]،لذا أخذت المملكة في عهد الملك عبد العزيز تهتم بتطوير الموانيء والطرق البـحـريـة ، فرأى الملك عـبد العـزيز في سبـيل ذلك أن يزداد نشـاط النقل البحـري ، وأن تساهم الـدولة في رأس مال شـركات الملاحـة الأجنبيـة خاصـة شركـات نقل البترول وبـذلك يحصل التوسـع في النقل البحـري مع الشرق الأقصى وأوروبا وحوض البحر المتوسط [٣].

ويمكن القـول : إن المملكة في عـهد الملك عـبد العـزيز قـد مَّرت في سـبيل تقـدم مواصلاتها البحرية وموانيها بعدة مراحل هي :

(١) فؤاد حمزة ، قلب جزيرة العرب ، ص ١٤ – ١٦ .

(٢) بكر عمر العمري ، ووحيد هاشم ، النظام السياسي السعودي جـ ١ ، ص ١٨٣ .

(٣) محمد إبراهيم رحمو ، أضواء على الإستراتيجية العسكرية للملك عبد العزيز، ص ١٦٣ .

١- **المرحلة الأولى** : في مطلع العهد السعودي بالحجاز عام ١٣٤٥هـ/ ١٩٢٦م أنشئت مصلحة سميت «دائرة المرافئ» انحصر عملها في إصدار رخص للغواصين والصيادين والقوارب السفرية واستقبال البواخر وتوديعها بعد إجراء معاملاتها واستيفاء الرسوم منها (١)، وفي هذه المرحلة برز أكثر من غيره ميناء العقير على الساحل الشرقي.

٢- **المرحلة الثانية** : أمر الملك عبد العزيز في جلب سفن تجارية صغيرة وزوارق لخفر السواحل الطويلة فاشترت المملكة أربع سفن تجارية حمولة كل منها خمسون طناً تقوم بتأدية واجباتها البحرية في سواحل المملكة (٢).

٣- **المرحلة الثالثة** : في عام ١٣٥٠هـ / ١٩٣١م أحدثت مديرية عامة باسم «مديرية مصلحة خفر السواحل» جعل مركزها الرئيسي مدينة جدة وربطت بها (دائرة المرافئ) السابقة الذكر وزيد في اختصاصها المحافظة على سواحل المملكة وضبط المهربات بحراً وبراً ومراقبة صيد الأسماك على البحر الأحمر ومركز للدوريات فيها (٣).

٤- **المرحلة الرابعة** : دخول المملكة عالم البواخر الكبيرة ، وذلك حينما اشترت

زيادة على ما عندها من بواخر باخرة كبيرة حمولتها ٣٥٠٠ طناً لتكون نواة للأسطول العربي السعودي ، وقد دخلت هذه الباخرة ميناء جدة في أواخر عام ١٣٧١هـ / ١٩٥١م وأقيمت بوصولها حفلة كبيرة حضرها الأمير سعود بن عبد العزيز ولي العهد وسرعة هذه الباخرة (١٤) عقدة في الساعة ومجهزة بأجهزة حديثة ودقيقة مثل الرادار وجهاز لقياس الأعماق في البحر وغرفة اتصال لا سلكي وقوارب للنجاة وقد أطلق على هذه الباخرة اسم «الأمير سعود» (٤).

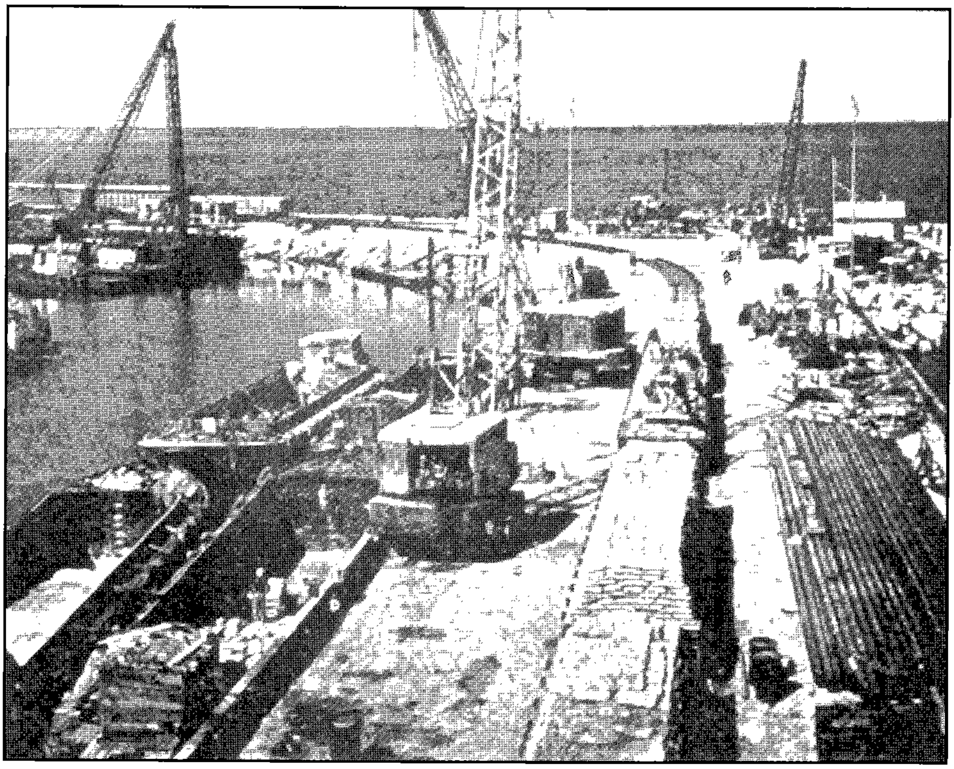
---

(١) فؤاد حمزة ، قلب جزيرة العرب ، ص ١٤ - ١٦ .

(٢) بكر عمر العمري ، ووحيد هاشم ، النظام السياسي السعودي جـ ١ ، ص ١٨٣ .

(٣) محمد إبراهيم رحمو ، أضواء على الإستراتيجية العسكرية للملك عبد العزيز، ص ١٦٣ .

(٤) الزركلي ، الوجيز، ص ٩٨ وانظر مقالاً عن ميناء العقير للدكتور محمد الملحم في مجلة أهلاً وسهلاً عدد محرم وصفر عام ١٤١٧هـ

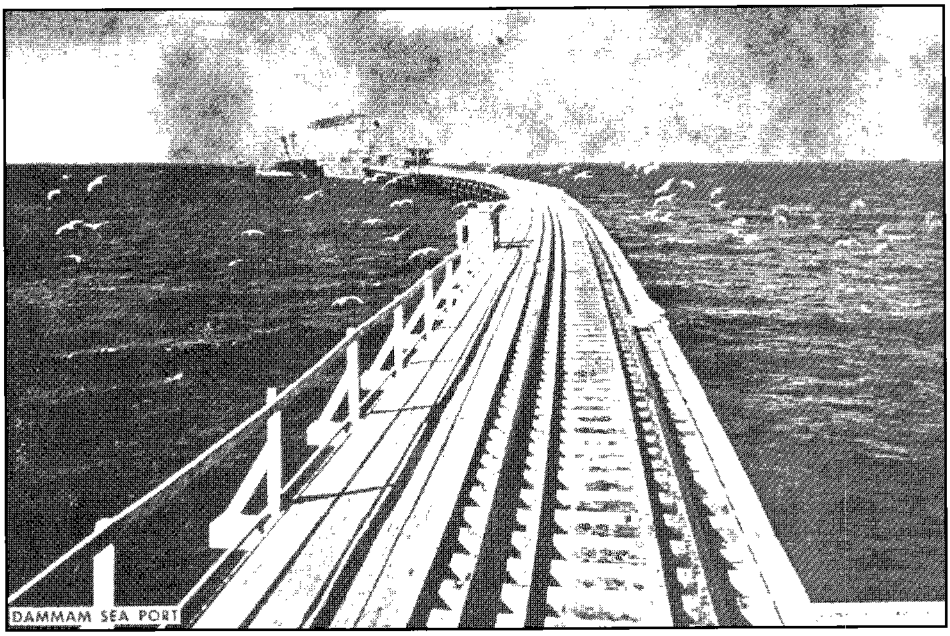


ميناء الدمام، قبل تمام بنائه

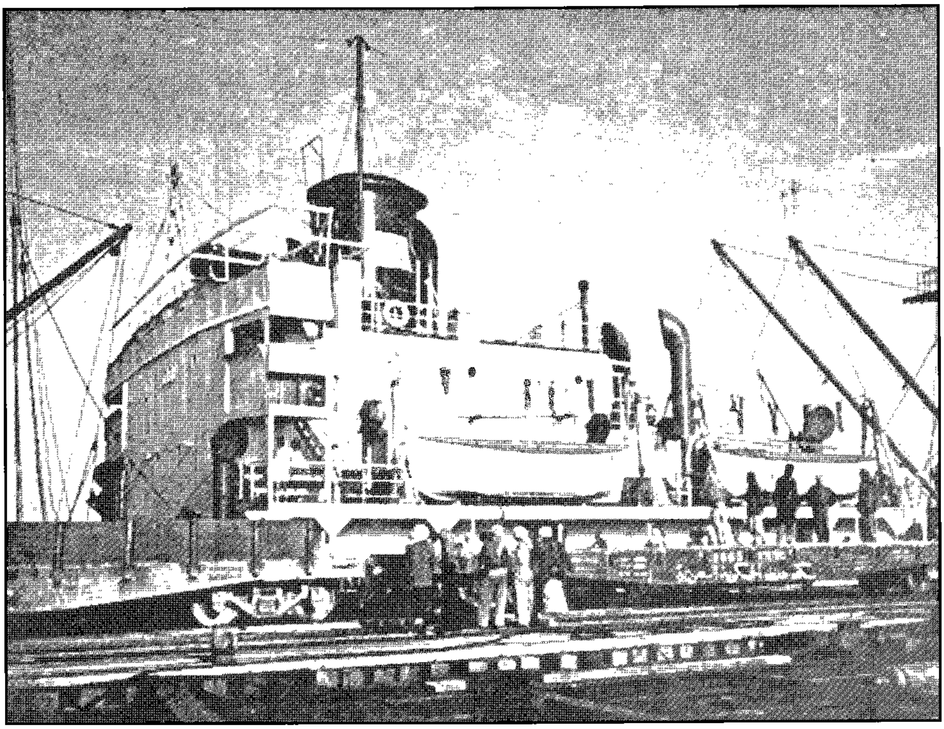
٥- **المرحلة الخامسة** : وفيها اهتمت المملكة بإيجاد موانى صالحة لرسو السفن بدلاً من الرسو في مكان بعيد عن الساحل في وسط البحر وكانت الزوارق الصغيرة تقوم بنقل الركاب والبضائع منها إلى البر كما كان حال ميناء جدة، ولهذا كان هذا الميناء أول الموانيء التي تم إصلاحها لترسو البواخر على رصيفه ثم ميناء الدمام (١).

٦- **المرحلة السادسة** : ازداد اهتمام الحكومة بالأسطول البحري وإيجاد طاقم سعودي لإدارته فنياً حيث أخذت تعمل على تدريب الشباب اللائقين على الشؤون البحرية ليكونوا عمدتها في قيادة أسطولها دون الحاجة إلى استقدام رجال من خارج

(١) عبد المنعم الغلامي، المرجع السابق ص ٢٥٥ .



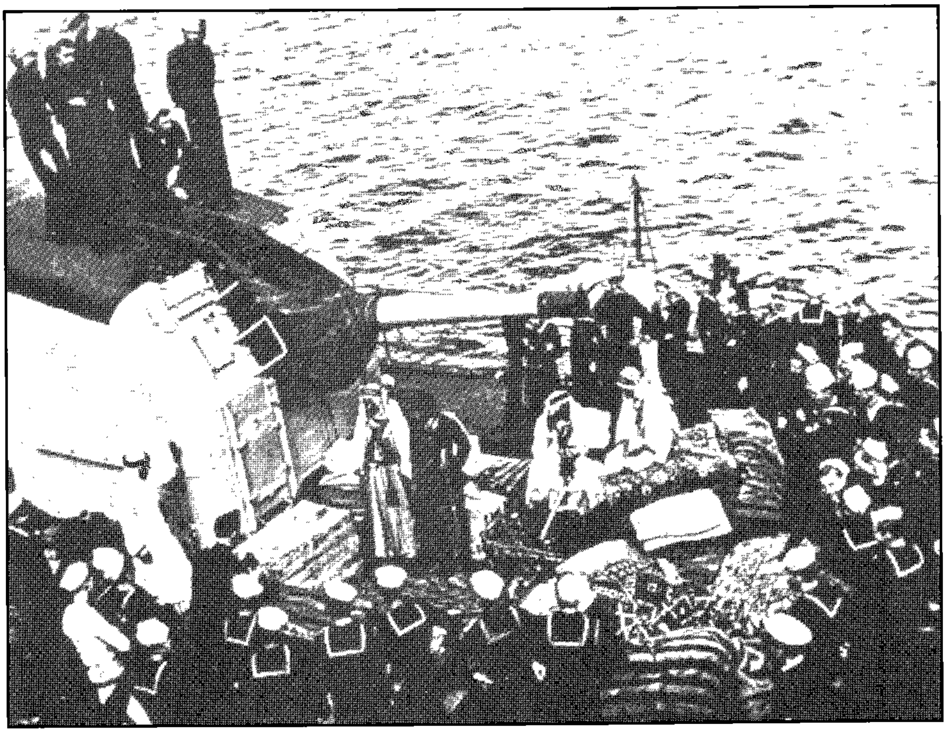
ميناء الدمام في عهد الملك عبد العزيز



أول (سفينة شحن) تفرغ حمولتها على فرضة الدمام

البلاد ، كما عملت على بعث عدد من خريجي مدرسة تحضير البعثات بمكة إلى الخارج [١] للتخصص في دراسة الشؤون المتعلقة بأعمال الموانيء الفنية فبدأت بذلك طريق الاكتفاء الذاتي من العمالة السعودية الفنية.

وهكذا دخلت المملكة في عهد الملك عبد العزيز عهد المواصلات البحرية الحديثة بشرائها السفن التجارية الكبيرة بجانب الاستمرار في استعمال السفن الشراعية حتى في السفريات الطويلة [٢].كما دخلت المملكة عهد قيام الموانيء الحديثة ولم يكن ذلك أيضاً في كل موانئها البحرية بل اقتصر الأمر على أهم موانئها على البحر الأحمر والخليج وهي :



الطراد الأمريكي الذي حمل الملك عبد العزيز وحاشيته من جدة الى البحيرات المرة في قناة السويس لمقابلة روزفلت سنة ١٣٦٤هـ (١٩٤٥م)

(١) الزركلي ، شبه الجزيرة ١ / ٤١١ ، ٤١٢ .
(٢) عبد المنعم الغلامي ، ص ٢٥٥ و ٢٥٦ .

١- ميناء جدة :

اكتسب ميناء جدة أهميته من موقعه المجاور لمكة المكرمة فصار بذلك ميناء الحجاج الرئيسي ، لهذا لا غرو أن يهتم الملك عبد العزيز بهذا الميناء وتمتد اليه يد الإصلاح قبل غيره ، فقد كان يرى معاناة القادمين إليه من عدم رسو السفن الكبيرة على رصيفه ورسوها في عرض البحر خوفاً من الشعاب المرجانية المنتشرة فيه من التلاع والآكام التي تصطدم بها السفن الكبيرة.

لهذا أمر الملك عبد العزيز بإنشاء ميناء حديث لمدينة جدة فبدأ العمل به في محرم ١٣٦٦هـ / ١٩٤٦م أي بعيد الحرب العالمية الثانية واستمر العمل في المشروع قرابة ثلاث سنوات حيث كانت التجربة الأولى لنجاح المشروع في جمادى الآخرة عام ١٣٦٩هـ / ١٩٥٠م حينما رست على الميناء باخرة من عابرات المحيط فإذا هي متصلة بالرصيف والرصيف متصل بجدة [١].

والميناء عبارة عن مرسى يمتد داخل البحر الأحمر بطول ١٧٠٠ متر وعرض ٣٠ متراً حيث يتسع الميناء لرسو باخرتين كبيرتين في وقت واحد [٢].وقد زود الميناء بجميع المعدات اللازمة للموانيء الحديثة،كما جعل له طريق من داخل مدينة جدة احتاج مده فوق المياه إلى عمق ١٨ متراً ، وأنشئت جزيرة في منتصف هذا الطريق المائي بمساحة تزيد عن (٢٦) ألف متر مربع مبني عليها استراحات للحجاج ومستودعات ومكاتب للجمارك ومسجد للمصلين وغير ذلك[٣].

وعلى هذا أصبح ميناء جدة يستقبل البواخر الكبيرة بيسر وسهولة حيث أخذ يستقبل سنوياً مئات البواخر، وتمر به عدة شركات ملاحية مثل شركة مصر للملاحة البحرية ، والشركة الخديوية والشركة الإيطالية وغيرها [٤].

---

(١) مجلة المصور المصرية تاريخ ٢٨ ابريل عام ١٩٥٠م ، ص ٨ ، مقال بعنوان : (أسد الجزيرة قال لي) لمندوب المجلة .

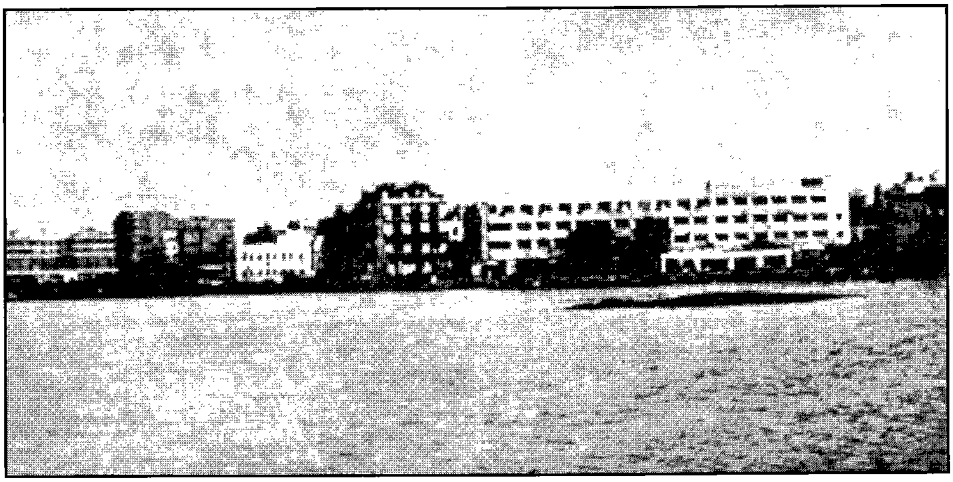
(٢) الزركلي ، شبة الجزيرة ١/ ٤١٢ و ٤/ ١٣٣٠ ، وعبد المنعم الغلامي ، ص ٢٥٦ .

(٣) حديث مع الفريق سعيد بن محمد العمري في ١٠ / ٤ / ١٤٠٧هـ ضمن كتاب كنت مع عبدالعزيز، ص ١٠٢ الذي يذكر أنه قام برحلة من جدة إلى جيزان على سفينة شراعية عام ١٣٥١هـ/ ١٩٣٢م مرسلاً مع جنود معه في أثناء حرب اليمن لينضم إلى جيش الأمير فيصل بن عبد العزيز هناك.

(٤) الزركلي ، الوجيز ، ص ٢٢٧ و ٢٢٨ .

٢- ميناء الدمام :

وهو ميناء حديث على الخليج العربي وقد جاء إنشاؤه نتيجة لوصول سكة الحديد إليه من الرياض مما أوجب قيام ميناء حديث يؤدي الغرض في نقل البضائع المستوردة إلى الميناء نحو مدينة الرياض عن طريق هذا الخط الحديدي ، كما أنه مهم للمنطقة نفسها في التصدير والاستيراد كبديل حديث عن ميناء القطيف القديم ؛ لذا يمكن القول :إن ميناء الدمام يعتبر البوابة الشرقية الرئيسة التي تمر عبره البضائع الواردة من مختلف بلدان العالم إلى المنطقتين الشرقية والوسطى (١).

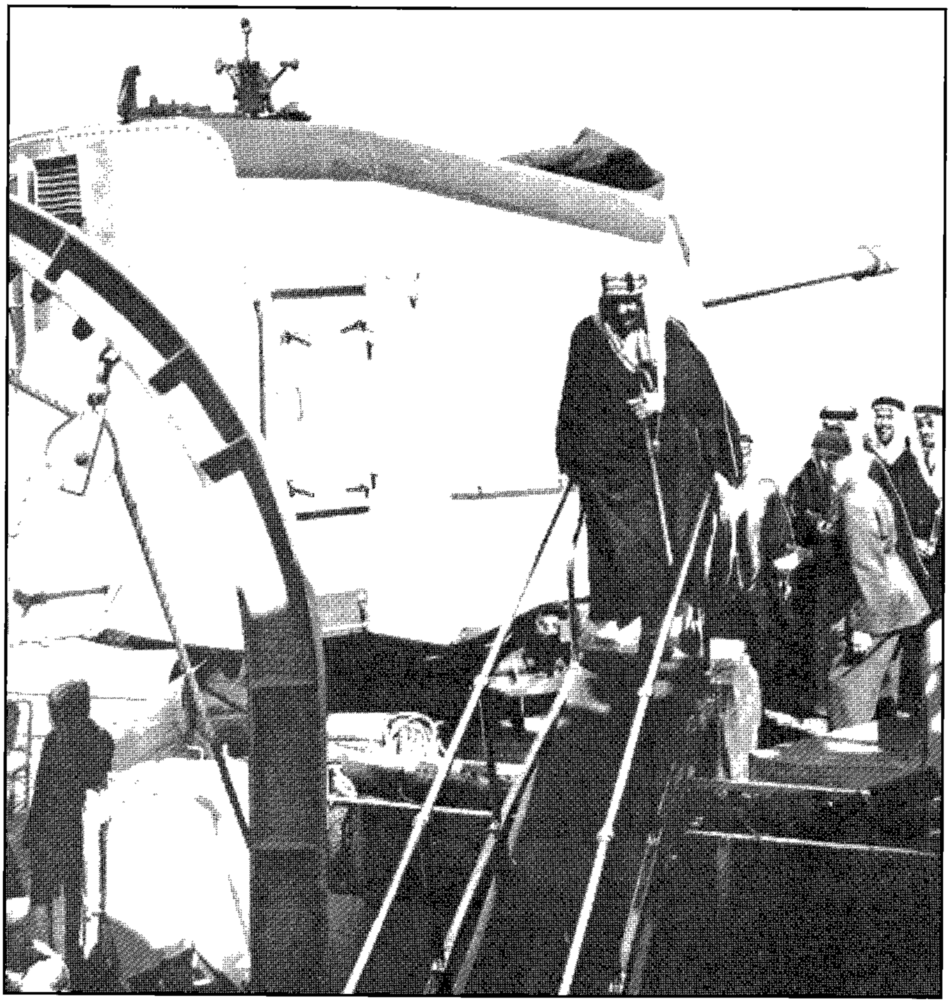


جدة، على شاطئ البحر

ولقد تزامن أعمال إنشاء هذا الميناء المهم مع أعمال إنشاء ميناء مدينة جدة لعدة شهور ولكن تم افتتاحه في جمادى الأولى عام ١٣٦٩هـ / ١٩٥٠م أي قبيل ميناء جدة بشهر واحد (٢).

(١) بكر عمر العمري ، المرجع السابق ص ١٨٤ .

(٢) عبد الرحمن الشريف ، المرجع السابق ، ص ٢٨٤ .



البحيرات المرة في قناة السويس الساعة ١١,١٥ قبل الظهر يوم ١٤ فبراير ١٩٤٥، الملك عبد العزيز يبدو وهو يغادر المدمرة الامريكية ميرفي بينما الكولونيل وليم ادي، الوزير الامريكي بلا وزارة في جدة والمترجم الرسمي يدعو الأمير عبدالله بن عبد الرحمن الأخ الاصغر للملك ان يتبعه، ويبدو وراءه الامير محمد بن عبد العزيز والامير منصور بن عبد العزيز (الأخير في اليمين) بينما يبدو الشيخ بشير السعداوي، منتظراً دوره، بين الأمير محمد والأمير منصور وذلك حين لقاء الملك عبد العزيز

بالرئيس الأمريكي روزفلت. عن مجلة أهلاً وسهلاً

وكان الخط الحديدي الذي مد من الدمام قد اتصل رصيفه بالشاطى في المياه العميقة بواسطة جسر فولاذي طوله ٢٨٧٠ متراً وممر صخري طوله ٧٨٣٠ متراً ويرتكز المرفأ الرئيسي على أعمدة فولاذية ، وفي مقابلة لمندوب مجلة المصور المصرية مع الملك عبد العزيز عام ١٣٧٠هـ قال الملك عبد العزيز: «عنينا بإنشاء الميناء الجديد في جدة لترسو البواخر على رصيفه بدلاً من وقوفها في عرض البحر، وأنشأنا ميناء آخر في الدمام على ساحل الخليج، ومددنا بينه وبين الرياض طريقين حديديين للقطارات ، وقد أنفقت الحكومة في إنشائهما ٤٥ مليوناً من الدولارات» (١).

أما الميناء نفسه فيبلغ طوله ٧٤٢ قدماً وعرضه ٨٥ قدماً ، وجهز ليتسع لرسو باخرتين كبيرتين على جانبيه (٢) وقد أطلق على الميناء (ميناء الملك عبد العزيز) لكن يبدو أن هذا الاسم أطلق عليه بعد وفاة الملك عبد العزيز عام ١٣٧٣هـ / ١٩٥٣م ،



في البحر الأحمر ١٣ فبراير ١٩٤٥

على السطح الخلفي للمدمرة ميرفي، خروف ذبح لتوه وعلق بين حاجزين لسلخ جلده ومن ثم طهيه وتقديمه طعاماً للملك وحاشيته، ويبدو في الأفق البعيد الساحل الأفريقي على البحر الأحمر

---

١) عبد المنعم الغلامي ، المرجع السابق ص ٢٥٧ وما بعدها .

٢) حافظ وهبه ، جزيرة العرب في القرن العشرين ، ص ١٦ .

ويوجد بجانب ميناء الدمام ميناء مدينة الخبر والذي أنشى قبيل ميناء الدمام وذلك عام ١٣٥٤هـ / ١٩٣٥م وهو ميناء صغير أنشى رصيفه من صخور البحر والحجارة ، لرسو المراكب الصغيرة فقط وقد كان سبب إنشائه حاجة شركة أرامكو إليه لنقل الأغذية ومعدات التنقيب عن البترول من البحرين إلى مخيم التنقيب في الظهران (١)، ولكن هذا الميناء فقد أهميته بعد إنشاء ميناء الدمام وقبله ميناء رأس تنورة.

٣- ميناء رأس تنورة :

وهو على الخليج العربي أيضاً ولكنه ميناء خاص لتصدير البترول السعودي وقد قامت بإنشائه لهذا الغرض شركة الزيت العربية الأمريكية (أرامكو) ، وبدأ العمل به مع بداية تصدير أول شاحنة بترول من المملكة إلى الخارج، وكان ذلك الافتتاح بحضور الملك عبد العزيز نفسه وذلك في الحادي عشر من شهر ربيع الأول عام ١٣٥٨هـ / أول مايو ١٩٣٩م (٢) وكان قد خيم في (رماح) ووصل بالسيارات إلى الظهران وأمضى يومين في استعراض منشآت النفط من الظهران ورأس تنورة متتبعاً مجرى النفط بالأنابيب من حين خروجه من البئر حتى انصبابه بالباخرة للتصدير، ثم في اليوم المذكور صعد إلى الباخرة وافتتح أول شحنة تصدير زنتها عشرة آلاف طن (٣)من البترول وهي أول باخرة بترول تنقل الزيت السعودي إلى الخارج (٤).

لقد كان ذلك اليوم يوماً مشهوداً في تاريخ المملكة كان له أكبر الأثر بعد توفيق الله في تطور هذه البلاد وتقدمها وإذا كان هذا التصدير قد توقف فترة بسبب الحرب العالمية الثانية فإنه قد عاد من جديد بعد نهاية الحرب عام ١٣٦٥هـ١٩٤٥/م، واستمر دون توقف فكان له في تاريخ المملكة ما بعده.

(١) انظر : جريدة الجزيرة ملحق عن المنطقة الشرقية في العدد ٦٨٢٥ في ١٤١١/١١/٢٣هـ، ص ١٨ وما بعدها .
(٢) مجلة المصور القاهرية عدد ٢٨ ابريل عام ١٩٥٠ / ١٣٧٠هـ، ص ٣.
(٣) جريدة أم القرى عدد ٤ شوال عام ١٣٦٩هـ / ١٩ يوليو ١٩٥٠م، ص ٩ .
وانظر : الزركلي ، الوجيز ، ص ٢٢٥ .
(٤) جريدة الجزيرة ، ملحق المنطقة الشرقية عدد ٦٨٢٥ في ١٤١١/١١/٢٣هـ، ص ١٥ .

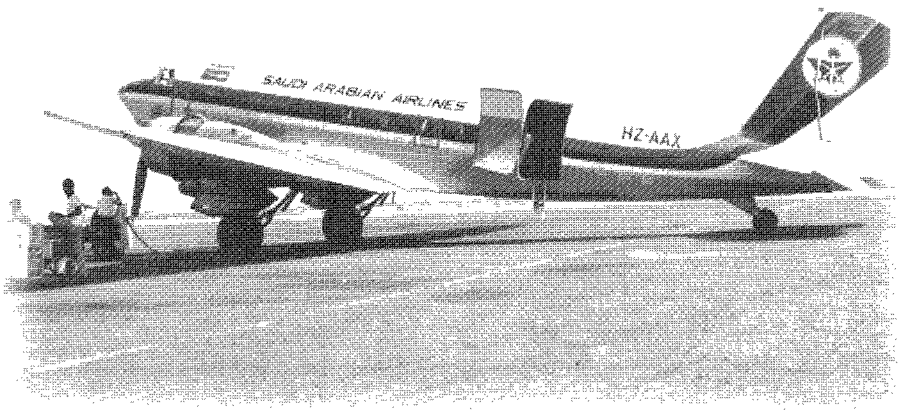
الفصل الرابع

المواصلات الجوية في المملكة
ومراحل تطورها وأهم المطارات

المواصلات الجوية في المملكة و مراحل تطورها و أهم المطارات

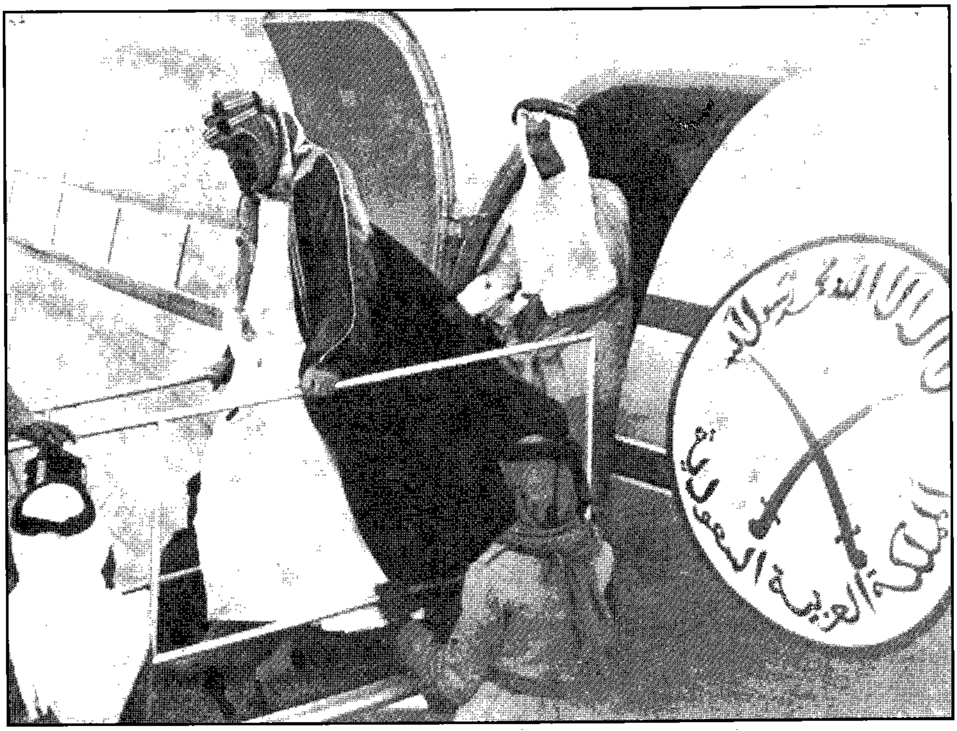
تعتبر المواصلات الجوية أحدث أنواع المواصلات وأرقاها وأهم عنصر في شبكة النقل في أي بلد وقطر في العالم، والمملكة العربية السعودية بمساحاتها الشاسعة وتنوع أشكال السطح فيها من جبال وسهول ورمال وصحاري قاحلة وواحات زراعية وغير ذلك هي أحوج ما تكون إلى هذه الوسيلة التي فيها تقصير للمسافات وتقريب للبلاد بعضها مع بعض، ولهذا دخلت الطائرات وسيلة نقل في المملكة في وقت مبكر نوعاً ما بالنسبة لدخول السيارات، بل يمكن القول: إنها أول وسائل النقل الحديثة التي استعملت في المملكة العربية السعودية في رحلات تجارية منتظمة ، بل إنها استعملت قبل إنشاء المطارات ذاتها (١).

أما الملك عبد العزيز فقد كانت نظرته إلى الطائرة مثل السيارة أو أشد فهي أكثر تقريباً وتقصيراً للمسافات وتوفيراً للوقت وتعزيزاً للصلات بالدول المجاورة ، وإرهاباً للعدو وقوة ومهابة، فكان أن وضع خطة لشراء العديد من الطائرات حسب



طائرة الداكوتا دي سي ٣ المستعملة في عهد الملك عبد العزيز

(١) عبد الفتاح او عليه ، الإصلاح الإجتماعي ص ٩؛ والزركلي ، الوجيز ،ص ١٤٨ .



جلالة الملك عبد العزيز عند ركوبه الطائرة الملكية لأول مرة

الإمكانات المادية المتاحة وكان اقتناعه بذلك قوياً، وحينما قال له أحد مواطنيه في القصيم: إنهم يحبون أن تُركب السيارة دون الطائرة خوفاً عليه من أخطارها، كان رد الملك عبد العزيز حاسماً إذ قال: « لا ، أنا متوكل على الله في الأرض، ومتوكل على الله في السماء» (١) وكان ذلك إبَّان زيارة الملك عبد العزيز للقصيم في ربيع الثاني عام ١٣٦٦هـ ومعه ثمان طائرات (٢).

لقد كانت أول مرة يركب فيها الملك عبد العزيز الطائرة هي رحلة قصيرة ابتدأت من عفيف إلى الحوية ـ قرب الطائف ـ وذلك في ٢٤ شوال ١٣٦٤هـ الموافق ٣ أكتوبر ١٩٤٥م ، وكان قد قدم من الرياض إلى عفيف بالسيارة متجهاً إلى الطائف فأكمل

(١) الطن : ٧ براميل تقريباً.

(٢) انظر : الزركلي ، شبه الجزيرة ٢ / ٦٨٧ - ٦٨٩ و ٧٠٥ .

الرحلة من عفيف بالطائرة [١] ،ويبدو أن تلك الطائرات هي التي أهداها له الرئيس الأمريكي روزفلت حين اجتماعهما في ٢ ربيع أول عام ١٣٦٤هـ الموافق ١٥ فبراير ١٩٤٥م ، في ميناء الإسماعيلية بقناة السويس فقد أهداه طائرة من طراز (دي ، سي ، ٣) ، ويؤيد ذلك أن اجتماعه بروزفلت يسبق رحلته إلى الحوية بسبعة شهور [٢]وهي مدة كافية لتسليم تلك الطائرة واستعمالها من قبل الملك وأفراد أسرته ، ولم يكن هذا التاريخ أول عهد للبلاد بالطائرة ، فقد كانت الحجاز أول مناطق الجزيرة العربية عهداً بظهور الطائرة وذلك عام ١٣٣٣هـ / ١٩١٥م حينما ظهرت في أجواء مدينة جدة طائرات إنجليزية ألقت منشورات على أهالي جدة تحثهم على الثورة ضد الدولة العثمانية وذلك في أثناء الحرب العالمية الأولى [٣] كما سبق أن أشرنا من قبل.

وكما كان الحال في المواصلات البحرية فيمكننا تقسيم تقدم المملكة في مجال المواصلات الجوية وتوافر الطائرات والطيارين إلى عدة مراحل:

١- المرحلة الأولى :

بدأت باستخدام طائرة واحدة فقط من نوع (داكوتا) وكانت أول طائرة تشتريها الحكومة السعودية وتستعملها للنقل الجوي بين المدن الرئيسية الثلاث (جدة والرياض والظهران) وهذا النوع من الطائرات له مزايا خدمت المملكة في أول عهدها بالنقل الجوي الداخلي فهي طائرة صغيرة وبطيئة ذات محركين وتهبط في أي مكان ممهد وتقلع منه دون الحاجة إلى مدارج مسفلتة، ودون الحاجة كذلك إلى أبراج مراقبة للإرشاد والتوجيه [٤] وكان شراؤها لتلك الطائرة في بداية عام ١٣٦٥هـ / ١٩٤٦م.

---

(١) عبد الرحمن الشريف ، جغرافية المملكة ، ص ٢٩٠ ومحمد رحمو ، الاستراتيجية العسكرية للملك عبد العزيز ، ص ١٦٣ .

(٢) عن الشيخ حمود بن عبد العزيز المشيقح في بريدة في ٨/٥/١٤٠٧هـ ضمن كتاب كنت مع عبدالعزيز ، ص ٨٩ ، ٩٠.

(٣) إبراهيم بن عبيد ، تذكرة أولى النهي والعرفان ، ٤/ ٢٣٨ .

(٤) الزركلي ، الوجيز ، ص ٢٠٤ وشبه الجزيرة ، ٢/ ٧٥٦ .

٢- المرحلة الثانية :

بعد نهاية الحرب العالمية الثانية أوعز الملك عبد العزيز بشراء خمس طائرات أمريكية من طراز (داكوتا) فساهمت في النقل الداخلي.

٣- المرحلة الثالثة :

أمر الملك عبد العزيز زيادة الشراء فاشترى ستاً من النوع نفسه، ثم ثلاثاً ثم خمساً أخريات من طراز (بريستول) (١) وبذلك تجمَّع لدى الحكومة السعودية العديد من الطائرات الصالحة للاستعمال العام.

٤- المرحلة الرابعة :

وفي هذه المرحلة صدر أمر ملكي بإنشاء وتأسيس (إدارة الخطوط السعودية) وذلك عام ١٣٦٨هـ / ١٩٤٨م (٢) ووضعت تحت إشراف ومسؤولية وزارة الدفاع والطيران، وذلك لتقوم بالإشراف المباشر على النقل الجوي السعودي في الداخل أو الخارج.

٥- المرحلة الخامسة :

وفي هذه المرحلة بدأ يظهر نشاط ملحوظ لإدارة الخطوط السعودية، حيث حرصت على تدريب الشباب السعودي على الطيران وما يتعلق به ، والواقع أن هذا التدريب قد بدأ منذ وقت مبكر وقبل إنشاء إدارة الخطوط السعودية وذلك بحماس من الملك عبد العزيز نفسه ، فيذكر الزركلي : أنه في عام ١٣٥٤هـ ١٩٣٥م أرسلت بعثة إلى إيطاليا مؤلفة من عشرة شبان لتعلم الطيران ، وقد تخرجوا بعد سنوات وعادوا (٣) فاستفادت منهم إدارة الخطوط السعودية في مجال الطيران بجانب استعانتها

---

(١) حسن الفكهاني ، الموسوعة الحديثة للمملكة العربية السعودية ، ١ / ٢٧٧ .

(٢) انظر : حسين نصيف ، ماضي الحجاز وحاضره ص ٢٢ وانظر : ص ١٩ من هذا البحث .

(٣) عبد الرحمن الشريف ، المرجع السابق ، ص ٢٩٠ .

بطيارين أجانب حيث وصل عددهم في أواخر عهد الملك عبد العزيز إلى ١٧ أمريكياً معظمهم طيارون ، و١٢ من جنسيات مختلفة و (١٢١) سعودياً (١) ، والذين أصبحوا يجوبون مطارات المملكة الداخلية والتي أصبح عددها أكثر من ثلاثين مطاراً ترابياً تهبط فيها طائرة (الداكوتا) في مناطق متفرقة من المملكة ، كما أنشأت إدارة الخطوط السعودية مدرسة للطيران في الطائف أرسل فوج من متخرجيها إلى إنجلترا لإكمال دراستهم.

٦- المرحلة السادسة :

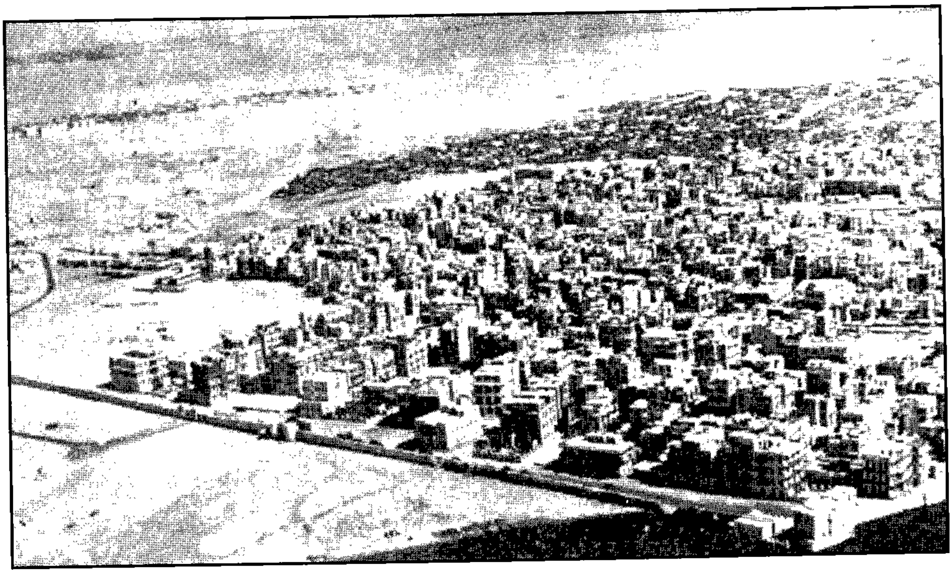
وفي هذه المرحلة دخلت الخطوط السعودية مجال النقل الخارجي وانطلقت فيه، حيث أنشئ خط طيران منظم بين المملكة ومصر وسوريا ولبنان لتنقل البريد والركاب والبضائع ، كما قامت الخطوط السعودية برحلات كثيرة لنقل الحجاج من مطار جدة إلى البحرين والكويت وكراتشي وعدن وبومباي والبصرة وبغداد وطهران والخرطوم وكانو ولاجوس وجيبوتي وأديس أبابا وطرابلس الغرب بل وصلت إلى داخل أوروبا مثل جوهانسبرج وأثينا وروما وباريس ولندن، وبذلك دخلت أجواء دول في آسيا وأفريقيا وأوروبا. (٢) وهكذا بدأت الخطوط السعودية في عهد الملك عبد العزيز تتبوأ مقعدها ضمن الخطوط العالمية وزاد عدد المسافرين بها حتى وصل عددهم عام ١٣٦٨هـ/ ١٩٤٧م الى ٦٥٠٠ مسافر وهو عدد لا بأس به إذا وضعنا في اعتبارنا قلة انتشار النقل الجوي حينذاك ، ثم حداثة نشأة الخطوط السعودية بالنسبة لغيرها من الخطوط العالمية ولهذا فإن عدد المسافرين تضاعف بعد ذلك بعدة سنوات حتى وصل عددهم الى ٣٥ ألف مسافر عام ١٣٧٥هـ / ١٩٥٥م أي بعيد وفاة الملك عبد العزيز بسنتين بعد أن بلغ عدد طائرات الخطوط السعودية حينذاك (٣٤) طائرة من عدة أنواع مختلفة (داكوتا ، بريستول، سكاي ماستر، وكونفير) (٣).

---

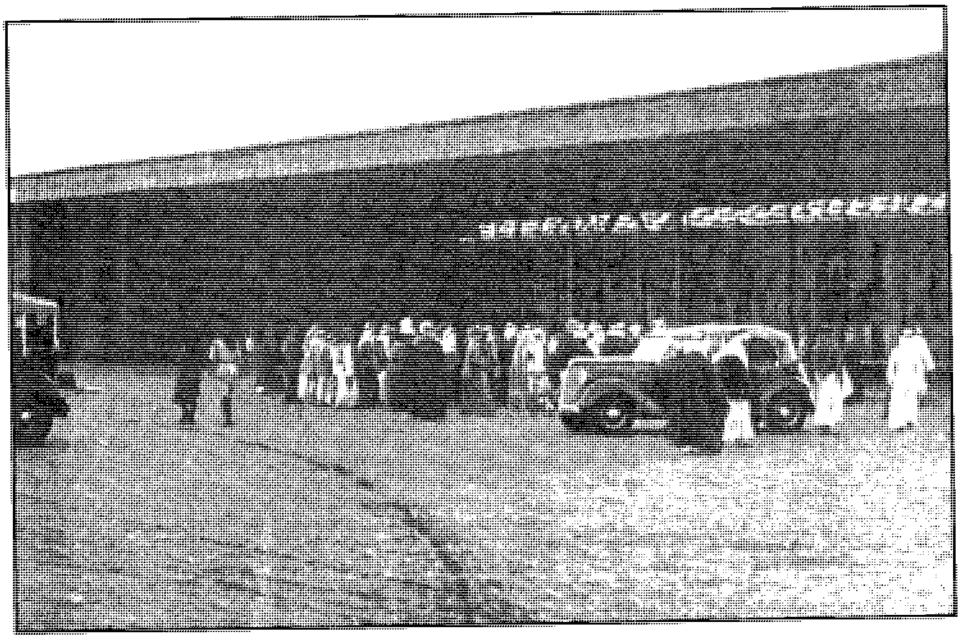
(١) الزركلي ، الوجيز ، ص ٢٠٣ .

(٢) الزركلي : شبه الجزيرة ، / ٧٥١ ؛ والوجيز ، ص ٢٠٣ .

(٣) عبد الفتاح أو عليه ، الإصلاح الاجتماعي ، ص ٢١١ .



مدينة «جدة» من الطائرة قبل ازالة السور سنة ١٣٦٥ هـ / ١٩٤٦م



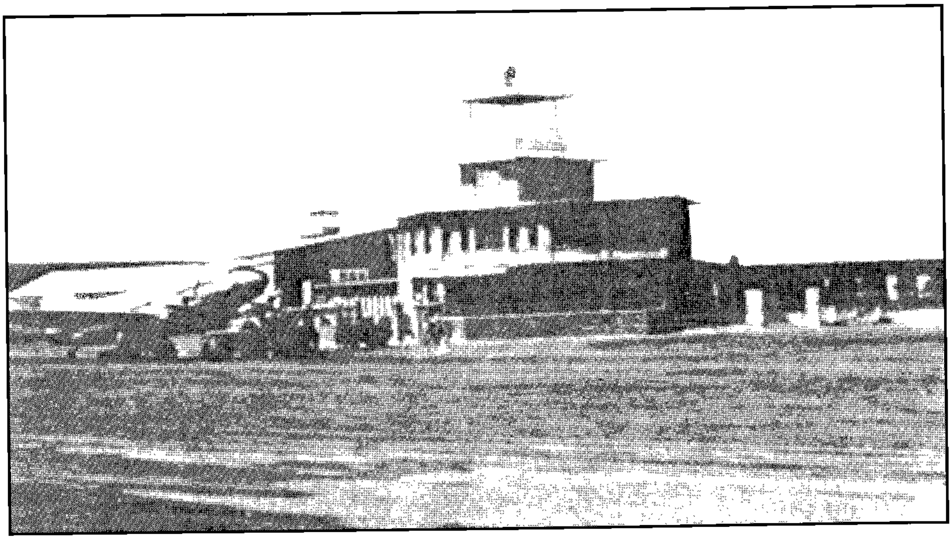
مطار جدة في عام ١٣٦٧ هـ / ١٩٤٨م

وبذلك تضاعف أسطول طائرات الخطوط السعودية بعد أن بدأت نواتها بطائرة واحدة فقط كما سبق ، وبالتالي تضاعف أيضاً عدد المطارات في المملكة نتيجة لذلك، وإذا كان أكثر من ثلث المطارات ترابية تصلح لهبوط طائرات خاصة من نوع (داكوتا) - كما مرَّ - فإن بعض تلك المطارات يشمل على مدارج واسعة وإنارة ليلية بحيث يصلح لهبوط أنواع الطائرات الأخرى وفي وقت واحد، وهذه المطارات تم إنشاؤها في عهد الملك عبد العزيز وذلك تحت إشراف وزارة الدفاع والطيران التي كانت قد حولت من رئاسة الأركان الحربية التابعة لوزارة المالية إلى وزارة مستقلة في ربيع الثاني عام ١٣٦٥هـ مارس ١٩٤٦م أي بعيد الحرب العالمية الثانية، وعين أول وزير لها الأمير منصور بن عبد العزيز برتبة فريق أول (١) وبعد ذلك بدأت النهضة في الجيش السعودي ثم تلا ذلك إلحاق إدارة الطيران السعودي بوزارة الدفاع والطيران عام ١٣٦٨هـ / ١٩٤٧م باسم (الخطوط السعودية) - كما سبق- فأعطى ذلك مجالاً أوسع للاهتمام بهذه الخطوط وتقدمها وإنشاء مطارات عديدة لها أهمها (جدة ، والحوية ، والمدينة، والرياض،والظهران).



سمو الأمير فيصل لدى ركوبه الطائرة الملكية في عهد الملك عبد العزيز

(١) الزركلي ، شبه الجزيرة ٢/ ٧٥٢ ، والوجيز ، ص ٢٠٤ .



برج المراقبة في مطار جدة

١- أما مطار جدة فهو يقع في الجهة الشمالية الغربية من المدينة وقد اكتسب أهميته من أنه أقرب المطارات إلى مكة المكرمة حيث تبعد مكة عن جدة ٧٣ كيلاً لذلك اهتمت الحكومة السعودية فيه ليكون الميناء الجوي للحجاج(١)، فوضع فيه مدرجان مرصوفان كبيران يتسعان لعشرات الطائرات في وقت واحد بين ٤٠-٦٠ طائرة في الساعة، وكانت حركة الطائرات فيه في موسم حج ١٣٦٩هـ بمعدل ٣٠ طائرة كل ٢٤ ساعة (٢) وبالطبع زادت هذه النسبة في السنوات التي تلتها، وقد جعل مطار جدة هو مركز الطيران السعودي ومقر الخطوط السعودية (٣).

٢- أما مطار الحوية فيقع على بعد ٢٨ كم من الطائف، وتقلع فيه الطائرات الصغيرة والكبيرة، كما قامت فيه مدرسة (تعليم الطيران) ويمر به البريد الجوي الداخلي ثلاث مرات في الأسبوع.

٣- مطار المدينة المنورة: يبعد عن المدينة ١٣ كيلاً وتشتد فيه الحركة خلال موسم

---

(١) عبد المنعم الغلامي، الملك الراشد عبد العزيز آل سعود، ص ٢٣٣.
(٢) الزركلي، شبه الجزيرة ٢/٧٥٢ و ٧٥٣.
(٣) سيد محمد ابراهيم، تاريخ المملكة العربية السعودية، ص ٢٠٦.

الحج لاستقبال زوار المسجد النبوي من الحجاج ، وقد بلغ متوسط عدد الطائرات التي تهبط فيه ٢٥ طائرة كل ٢٤ ساعة، كما يمر به البريد الجوي الخارجي والداخلي.

٤- مطار الرياض : يقع شمال مدينة الرياض – عاصمة المملكة– على بعد ٧ كيلاً وأقيم فيه عام ١٣٦٨هـ / ١٩٤٩ م مدرجان كبيران لنزول الطائرت الصغيرة والكبيرة [١] ويحوى على إضاءة ليلية يمكن بها نزول الطائرات فيه ليلاً ، وتمر فيه طائرة البريد ثلاث مرات في الأسبوع، كما أوصل بخطين طويلين للطيران الخارجي [٢] وعلى مقربة منه مطار الخرج (٨٠كم) وبه مدرج واحد فقط .

٥- مطار الظهران ، ويخدم المنطقة الشرقية من المملكة بجانب مطار الأحساء الصغير ، ويعتبر من المطارات المهمة في الشرق الأوسط لوقوعه في طريق المواصلات إلى الشرق الأدنى لهذا كانت تمر به طائرات الشركات العالمية بجانب الخطوط السعودية ، وهو مهيأ لاستقبال الطائرات الضخمة ليلاً ونهاراً ، وقد قامت ببنائه شركة البترول الأمريكية بناء على اتفاقية بينهما وبين الحكومة السعودية في عام ١٣٦٨هـ / ١٩٤٩م [٣]،وهو يحتوى على كامل المعدات والأقسام الفنية واللاسلكي والأرصاد الجوية ومراكز لتدريب الشباب السعودي على الطيران وقد زود بورشة كبيرة لإصلاح الطائرات [٤] ومستودع كامل محتوى على أحدث الآلات لإصلاح جميع الأجهزة الميكانيكية ذات الصلة بالطيران [٥]. وفي رمضان ١٣٧٠هـ / ١٩٥٠م عقدت بين الحكومة السعودية وحكومة الولايات المتحدة الأمريكية اتفاقية مطار الظهران لتطويره واستفادة الحكومتين منه [٦].

---

(١) الزركلي ، المرجع السابق، ٢ / ٧٥٥ .

(٢) عبد المنعم الغلامي ، المرجع السابق ، ص ٢٣٣ .

(٣) عبد الفتاح أو عليه ، المرجع السابق ، ص ٢١٠ .

(٤) الزركلي ، المرجع نفسه ، ٢ / ٧٥٥ .

(٥) عبد المنعم الغلامي ، المرجع السابق ، ص ٢٣٣ وما بعدها .

(٦) انظر : نص الاتفاقية في أمين سعيد ، تاريخ الدولة السعودية ، ص ٢١٧ – ٢٢٧ .

هذه أهم المطارات التي كانت قائمة في عهد الملك عبد العزيز المهيأة لاستقبال طائرات مختلفة الأنواع، وهناك مطارات ترابية في عدة مدن مهيأة لاستقبال نوع واحد من الطائرات هي طائرة (داكوتا) حيث تهبط بها تلك الطائرة من مرة إلى مرتين في الأسبوع وهي مطارات ترابية كثيرة وصل عددها الى ٣٠ مطاراً متفرقة في أنحاء المملكة (١) والنزول فيها على ضوء النهار فقط ، وذلك مثل مطار رأس شعاب وحائل وبريدة وسكاكا وينبع والوجه ثم عنيزة والرس بعد ذلك (عام ١٣٧٤هـ / ١٩٥٣م) (٢) وغيرها كثير.



مطار الهفوف

(١) عبد الرحمن الشريف ، المرجع السابق ، ص ٢٩٠ وما بعدها .

(٢) محمد السلمان ، عنيزة بين الأمس واليوم ، ص ٢٣٩ ، الطبعة الثانية .

الفصل الخامس

المواصلات السلكية واللاسلكية والموقف منها:

١- البرق أو التلغراف
٢- البريد
٣- الهاتف
٤- الإذاعة

المواصلات السلكية واللاسلكية والموقف منها

تنوعت المواصلات السلكية واللاسلكية في المملكة في عـهد الملك عبد العزيز حيث وجد فيها البرق والبريد و الهاتف ومن ثم الإذاعة (١).

بسم الله الرحمن الرحيم

المملكة الحجازية ونجد وملحقاتها

عدد ......

تاريخ ......

في ٦-٤-ذالقعدة سنة ١٣٤٥

من عبدالعزيز ابن عبدالرحمن آل فيصل الى جناب المكرم الابن فيصل سلمه الله
بعد السلام عليكم ورحمة الله وبركاته تم حسب تعريف مدير البرق والبريد انه
هالأسبوع يرسل ماكينة اللاسلكي الى الليث لاجل تركيبها وتجهيزها بناء
عليه هالآن بلغوا امير الليث ان يهيئ المحل المناسب لذالك ويساعدهم باللزوم
من عمال وغيره وكتابكم الى امير الليث سلموه الى مدير البرق والبريد يرسله
مع الذي سيتوجه بالماكينة ولما ذكر صار ليكون معلوم والسلام

ورد ونتيجة

سجل

٤٦/٩٥٨٥

رسالة من جلالة الملك عبدالعزيز - يرحمه الله - إلى الأمير فيصل بن عبدالعزيز، نائب الملك في الحجاز، بشأن تركيب جهاز لاسلكي في مدينة الليث ضمن انجازات جلالته لتطوير الاتصالات في المملكة.

رسالة من جلالة الملك عبد العزيز ـ يرحمه الله ـ الى الامير فيصل بن عبد العزيز، نائب الملك في الحجاز، بشأن تركيب جهاز لاسلكي في مدينة الليث ضمن انجازات جلالته لتطوير الاتصالات في المملكة

---

(١) يمكن اعتبار كل هذه الأنواع من المواصلات وأن صار لها الآن وزارة مستقلة هي وزارة البرق والبريد والهاتف ما عدا الإذاعة والتي أصبحت تابعة لوزارة الإعلام.

والواقع أن دخول مثل هذه الوسائل الحديثة للمواصلات لم يمض في أرض سهلة ، ولم يجد الترحيب من بعض الذين رأوا فيها مخالفة للدين الإسلامي عن جهل منهم، وقد سبقت الإشارة إلى أن من الأشياء التي أخذها الإخوان على الملك عبد العزيز وجعلوها سبباً لثورتهم «إدخال البرق والتلغراف والسيارات إلى بلاد الإسلام» (١).

وقد حاول إقناعهم بالحسنى مبيناً لهم أن هذه من المخترعات الحديثة النافعة والتي لا يمنعها الإسلام بل يحث عليها إذا كان في استعمالها صلاح للإسلام والمسلمين ، وكانت محاولته تلك عن طريق علماء نجد الذين أصدروا فتاوى في هذه المواضيع – كما سبق ، وكذلك عن طريق محاولة الملك عبدالعزيز بنفسه إقناعهم ولما لم يفد كل ذلك لم ير بداً من امتشاق الحسام ضدهم وليمض في قراراته الجريئة بكل قوة (٢) بعد أن قضى على شوكتهم.

ومن أمثلة محاولة الملك عبد العزيز إقناع أمثال هؤلاء ما روى من أن الملك عبد العزيز أراد إقناع من عارضه في إدخال التلغراف إلى البلاد، وقال: إنها رجس من عمل الشيطان فسأل المعترض هل الشيطان يقرأ القرآن قال : لا ، فأمر عامل مركز التليفون (السنترال) بقراءة القرآن وأسمع المعترض صوت قراءة القرآن من التليفون حتى اقتنع (٣).

ويقول حافظ وهبة : إن بعض المشائخ حضروا إلى الملك عبد العزيز في الرياض عام ١٣٣١هـ / ١٩١٢م لما علموا بعزمه على إنشاء محطات لا سلكية في الرياض وبعض المدن الكبيرة في نجد(٤) فقالوا له : يا طويل العمر لقد غشك من أشار عليك باستعمال التلغراف وإدخاله إلى بلادنا فقال الملك : لقد أخطأتم فلم يغشنا أحد ثم

(١) أمين سعيد ، المرجع السابق ص ٣١٧ .

(٢) أحمد عسة ، معجزة فوق الرمال ص ١١١ .

(٣) الزركلي ، شبه الجزيرة ٢ / ٧٤٤ .

(٤) كان بعضهم يعتقد أنها من عمل الجن وأنها لا تعمل إلا بعد أن يذبح لها ، وانظر: حافظ وهبة ، جزيرة العرب في القرن العشرين ، ص ٢٨٦ .

قال : إخواني المشائخ أنتم الآن فوق رأسي تماسكوا بعضكم ببعض لا تدعوني أهز رأسي فيقع بعضكم أو أكثركم ، وأنتم تعلمون أنه من وقع على الأرض لا يمكن أن يوضع فوق رأسي مرة ثانية مسألتان لا يمكن أن أسمع فيهما كلام أحد بعد أن ظهرت فائدتهما لي ولبلادي : اللاسلكي والسيارة وما من دليل في كتاب أو سنة يمنع من استعمالهما).(١) ومن ذلك أيضاً اعتراض بعض سكان عيون السيح في الأفلاج على إدخال البرقية في بلادهم وأنها من مكايد الكفار فرد عليهم الملك عبد العزيز بأنهم ليسو أحرص على الدين منه وأن هذه البرقية لها فوائد لأنها تعاونه في شؤون الرعية وحينما علم الملك عبد العزيز أن قاضي الأفلاج الشيخ ابن رشود ، لما جاءته برقية ثبوت شهر رمضان لم يلتفت إليها أبرق إليه يعاتبه ويذكر أن العلماء والمشائخ قد أحلوا استخدام الهاتف والبرق(٢).

ومع كل ذلك فإنه يبدو أن الملك عبد العزيز كان يعلم أن المرء عدو ما جهل ويعلم أن أكثر من عارضوه في استخدام الآلات الحديثة إنما كانوا يصدرون عن حسن نية، لهذا كان نفسه طويلاً معهم استمر عدة سنوات.

ومهما يكن من أمر فقد نجح الملك عبد العزيز في إدخال هذه المواصلات السلكية واللاسلكية إلى بلاده دون تردد وكان هناك ثلاثة عوامل مهمة ساعدت الملك عبد العزيز على ذلك هي :

١- دخول الحجاز في الحكم السعودي وذلك عام ١٣٤٤هـ / ١٩٢٦م والذي كانت توجد فيه بعض هذه الآلات الحديثة مما دفع الملك عبد العزيز إلى تبني دخولها إلى باقي مناطق بلاده بعد أن رأى فائدتها ، وإن كان ذلك بالتدريج يقول الزركلي :«اضطر الملك عبد العزيز قبل دخوله جدة إلى تأجيل مد الأسلاك التلفونية بين مكة ومقر إقامته في جهة القتال بضعة أسابيع للثورة النفسية والبلبلة في جنده وفي المتزمتين من أطراف رجاله، وظل يعمل في بث الدعوة

---

(١) حافظ وهبة ، المصدر نفسه ، ص ٢٧٨ .

(٢) حديث مع الشيخ محمد بن زعير في الرياض في ٧/٥/١٤٠٧هـ ضمن كتاب كنت مع عبد العزيز ص٣٧١.

فيهم بتلاوة آيات من القرآن أمام الهاتف وبالهاتف نفسه. ولا يشكون في أن الشيطان يفر عند تلاوة القرآن إلى أن آمنوا بأنه ـ الهاتف ـ من صنع الإنسان(١).

٢- قضاء الملك عبد العزيز على ثورة الإخوان المعارضين بشدة لأمثال هذه الوسائل الحديثة وكان ذلك بعد عدة معارك هزموا فيها أهمها موقعة السبلة عام ١٣٤٧هـ / ١٩٢٩م (٢) حيث فتح القضاء على ثورتهم المجال أمام الملك عبدالعزيز لإدخال هذه الوسائل الحديثة بلا معارضة.

٣- توافر المال اللازم لشراء مثل هذه الوسائل ونشرها في البلاد بعد اكتشاف البترول في المملكة وبداية تصديره التجاري للخارج بعد الحرب العالمية الثانية عام ١٣٦٥هـ / ١٩٤٥م(٣)، ولم يكن دخول تلك الوسائل المهمة للمواصلات شاملاً لكل أقاليم الدولة بالتساوي بل كان الحجاز هو أول تلك الأقاليم التي حظيت بمثل ذلك لأهميته من ناحية، ولأن هذه الوسائل كانت موجودة قبل دخوله في الحكم السعودي من ناحية أخرى، فالحجاز في العهد العثماني والهاشمي ولغاية الثلاثينات من القرن العشرين الميلادي (١٣٤٤هـ) كانت توجد فيه سبعة مراكز لاسلكية (للبرقية) وثلاثة هاتفية وحوالي ١٥٠ جهازاً تليفونياً(٤) بينما لا نجد ذلك في نفس الفترة في نجد والأحساء وانما دخلت مثل تلك الوسائل للمناطق السعودية تدريجياً وذلك على النحو التالي:

١- البرق أو التلغراف :

كما يطلق عليه اللاسلكي : وهو أول وسيلة مواصلات حديثة اهتم بها الملك عبد العزيز وحرص على إدخالها بلاده منذ وقت مبكر، وكما سبق فإن مناقشته حولها مع

---

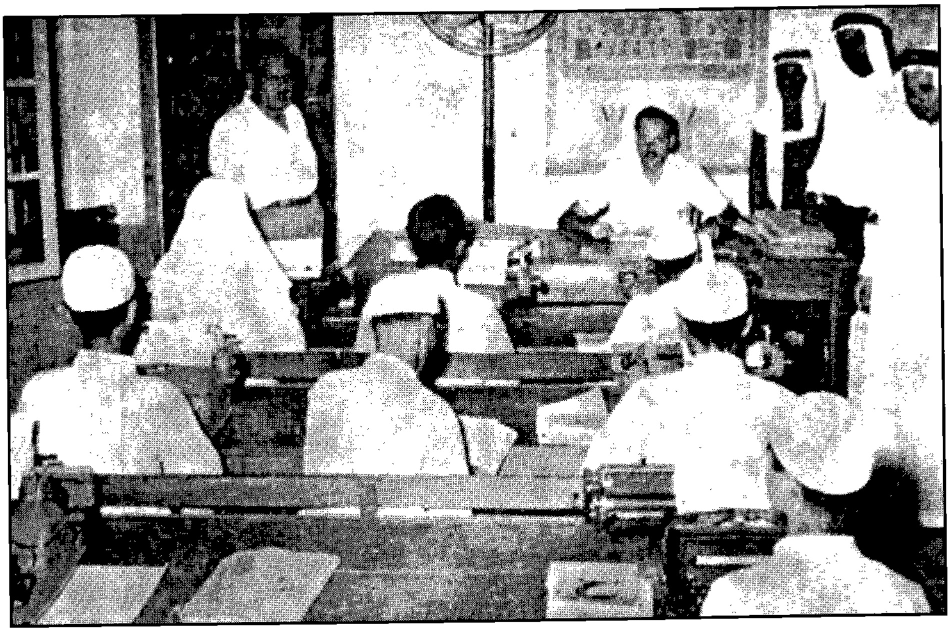
(١) الزركلي، شبه الجزيرة ٢/٧٤٢.

(٢) انظر تفصيلها هي وما بعدها من معارك حتى القضاء على ثورة الأخوان عام ١٣٤٨هـ في محمد المانع، توحيد المملكة العربية السعودية، ص ١٢٩ وما بعدها.

(٣) عبد الفتاح أبو عليه، الإصلاح الاجتماعي، ص ٢١٠.

(٤) المرجع السابق وانظر : حسين نصيف، ماضي الحجاز وحاضره، ص ١٢٢ وما بعدها.

بعض العلماء كان عام ١٣٣١هـ / ١٩١٢م [١] بمعنى أن إدخالها كان في ذلك العام نفسه كما يبدو، وقد رأها الملك عبد العزيز وسيلة ناجحة في ربط مناطق بلاده بعضها مع بعض، وقد أفادته كثيراً في حروبه وكان معواناً لحكومته على حفظ الأمن قبل كل شيء؛ لهذا أمر بإنشاء مدارس لتعليم هذه الوسيلة للشباب السعودي فأنشأ أربع مدارس في مكة وجدة والمدينة والرياض لهذا الغرض تحت إشراف مدرسين متخصصين وأرسل بعض الخريجين إلى بريطانيا لإتمام دراستهم وكذلك إلى مصر حتى أصبح المدرسون لهذا النوع من السعوديين وانتشرت المراكز اللاسلكية في أنحاء المملكة فزاد عددها عن (٦٠) ستين مركزاً منها ثلاثة قوية في جدة والرياض والظهران وما يزيد عن مائة آخذه لاسلكية منها الثابت ومنها المتحرك بالسيارات [٢]، كما أن شركة أرامكو استخدمت التلغراف (البرق) في مناطق التنقيب بالمنطقة الشرقية من المملكة وكذلك الهاتف.



درس عملي في قسم الآلة الكاتبة والتلغراف بإحدى المدارس في جدة في عهد الملك عبد العزيز

(١) حافظ وهبه، المرجع السابق ص ١٤٢.

(٢) الزركلي، شبه الجزيرة ١/ ٤١٥، والوجيز ص ٩٩، وعبدالله الشهيل، فترة تأسيس الدولة السعودية ص ٢٣٠.

وهكذا شملت البرقية أغلب المناطق والمدن المهمة، وإذا كان قد قابلها بعض الأفراد بالنفور فإن بعض المناطق رحبوا بها وأظهروا فرحهم لها ومن تلك المناطق نجران (١) وبعيد عهد الملك عبد العزيز (١٣٧٥هـ / ١٩٥٥م) زادت المراكز اللاسلكية في المملكة فبلغت ٨٠ مركزاً (٢) ومعنى ذلك أنها لم تزد كثيراً بعد عهده ، مما يدل على أن المراكز في عهده كانت شاملة لأغلب المناطق.

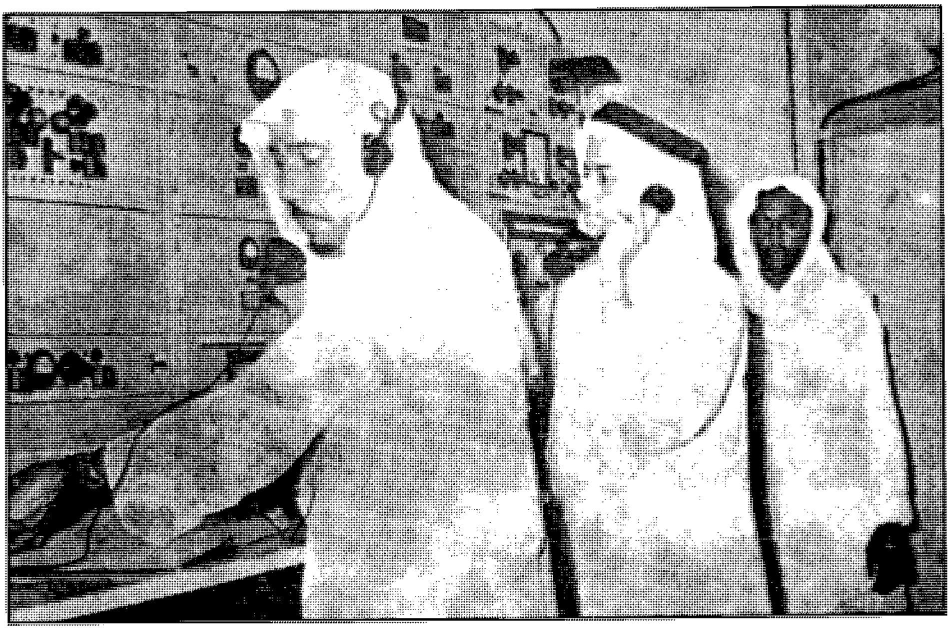
٢- البريد :

ويطلق على نقل الرسائل وتوابعها من مكان لآخر، وكانت مهنة معروفة في العصور الإسلامية عن طريق الحمام الزاجل ووسائل النقل القديمة خاصة الخيل والإبل .. ثم انتشرت في نجد قبل دخول السيارات مهنة الجمالة أو الجمال وهو الرجل الذي لديه مجموعة من الجمال ينقل عليها البضائع من مكان إلى آخر ومنها الرسائل الخفيفة أو الثقيلة والتي غالباً لا يأخذ على توصيلها لصاحبها أجراً وإنما تدخل في إطار الشروط والتعاون وحب قضاء الحاجة(٣).

ولما دخلت السيارات البلاد حلت محل الجمال في هذه الناحية فأصبح أصحابها ينقلون مع البضائع الرسائل أيضاً والتي تصل بسرعة تفوق سرعة الجمل بمراحل على الرغم من أن الطرق صحراوية ترابية.

أما إدارة البريد الحكومية فلم تكن موجودة إلا بعد دخول الملك عبد العزيز الحجاز عام ١٣٤٤هـ / ١٩٢٦م والذي يبدو أنه كان فيه مراكز بريدية حكومية، وبعد ذلك بدأت هذه المراكز والدوائر الحكومية تنتشر في باقي المناطق بشكل تدريجي وكانت أغلب تلك الإدارات البريدية قد وجدت قبل عام ١٣٦٨هـ / ١٩٤٩(٤) أي بعد الحرب العالمية الثانية وبداية تصدير البترول وانتعاش اقتصاد المملكة ، وكانت تلك

(١) رواية عن الشيخ شرفي بن جابر أبو ساق في الرياض في ٢٨/٦/١٤٠٧هـ، ضمن كتاب كنت مع عبد العزيز ص ١٤٠ .
(٢) وزارة التجارة ، المملكة العربية السعودية ص ٢١٤ .
(٣) عبد الرحمن السويداء ، نجد في الأمس القريب ، ص ١٣٣، ١٣٤ .
(٤) عن وزارة البرق والبريد والهاتف - إدارة بريد عنيزة في ٢٥/٨/١٤٠٩هـ
وانظر : محمد السلمان ، المرجع السابق ص ٢٤٢ .



أحد أقسام الهاتف اللاسلكي بمكة في عهد الملك عبد العزيز

الدوائر تستعمل السيارات في توصيلها للرسائل البريدية ما يتبعها ثم لما دخلت المملكة مجال الطيران حلت الطائرات محل السيارات في الأماكن التي يوجد بها مطارات ولو ترابية ، بل كان هناك ما يسمى بالبريد الجوي ويمر بعدد من المطارات ١-٣ مرات في الأسبوع مثل الطائف والرياض والأحساء والمدينة بالإضافة إلى مطاري جدة والظهران(١).

وأصبح هناك مكاتب بريدية في تلك المدن وغيرها مهمتها توزيع الرسائل القادمة مع البريد الجوي والبريد وإرسال رسائل أخرى معه ويبدو أن تلك المكاتب البريدية قد توزعت في مناطق المملكة في آخر عهد الملك عبد العزيز وقد تكون قد قاربت على المائة مركز لأن وزارة التجارة السعودية كانت قد نشرت أنه في عام ١٣٧٥هـ / ١٩٥٥م بلغ عدد مكاتب البريد في المملكة ١٢٠ مركزاً (٢) وكان ذلك بعد وفاة الملك عبد العزيز بسنتين فقط.

---

(١) انظر : الزركلي ، شبه الجزيرة، ٢ / ٧٥٢، ٧٥٦.

(٢) وزارة الخارجية - المملكة العربية السعودية ، الطبعة الأولى ١٣٧٥هـ / ١٩٥٥م ، ص ٢١٤ .

٣- الهاتف :

وهو من الأشياء التي كانت موجودة في الحجاز حينما دخله الملك عبدالعزيز عام ١٣٤٤هـ / ١٩٢٦م وبخاصة في جدة ومكة [١] وقد رأى الملك عبدالعزيز فائدته فأراد تعميمه على بلاده على الرغم من أصوات المعارضين ولكنه مضى في طريقه دون تردد، فجلب عدداً كبيراً من آلات الهاتف والمراكز (السنترالات) وزعت على مدن المملكة المهمة مثل مكة والمدينة وجده والطائف والرياض وينبع والهفوف والظهران والخبر والدمام والقطيف ورأس تنورة وغيرها، وأفردت المدن الخمس الأخيرة بشبكة هاتفية خاصة، [٢] ولعل ذلك لقربها من بعض وبهذا انتشر استعمال الهاتف العادي في عدد من المدن بالمملكة وصارت من الوفرة بحيث شملت بعض المحلات التجارية وبعض المساكن والدوائر الحكومية[٣].

بل دخلت المملكة في عهد الملك عبد العزيز عهد الهاتف اللاسلكي حيث أمر بإحضار أكثر من عشرين مركزاً هاتفياً لاسلكياً على موجه قصيرة ربطت بها جدة والرياض والدمام وأحضرت الآلات الآخذة والمرسلة من مختلف الأحجام كما أقام أربع مدارس لتعليم أعمال الهاتف اللاسلكي في كل من مكة وجدة والمدينة والرياض وأرسل بعض خريجيها إلى كل من مصر وإنجلترا فتكون عدد لا بأس به بين الشباب السعودي لإدارة هذه المراكز التليفونية السلكية واللاسلكية، وكان ذلك الحماس من الملك عبد العزيز قد جاء من بعض مستشاريه الذين اقترحوا عليه أن يقيم اتصالات لا سلكية بين أجزاء المملكة المختلفة ومن بين هؤلاء فيلبي الذي اتصل بشركة إنجليزية لتوفر الأجهزة اللاسلكية الضرورية لمثل ذلك بعد أن وافق الملك على اقتراحه وكان ذلك عام ١٣٥٠هـ / ١٩٢٩م[٤] وتحقق هذا الاتصال عملياً بعد مدة وجيزة ، ففي عام ١٣٥١هـ / ١٩٣٠ تأسس في كل من الرياض ومكة المكرمة مركزان كبيران

(١) حسين نصيف ، ماضي الحجاز وحاضره، ص ١٢٢ .

(٢) الزركلي ، شبه الجزيرة ، ١/٤١٦ .

(٣) عبد المنعم الغلامي ، الملك الراشد عبد العزيز آل سعود، ص ٢٥٣ .

(٤) محمد المانع ، توحيد المملكة، ص ٢٧٦ و ٢٧٧

للهاتف اللاسلكي، وبتأسيسهما وجد أول خط تليفوني في عاصمتي المملكة وكانت أول محادثة على هذا الخط بين الملك عبد العزيز في مكة وولي عهده الأمير سعود وأخيه فيصل في الرياض(١)، وبعدها أصبحت آلات اللاسلكي لا تفارق ديوان الملك في إقامته وفي أسفاره وحتى في رحلاته للصيد والقنص بل في زياراته خارج البلاد كما في زيارته لمصر عام ١٣٦٥هـ / ١٩٤٥م (٢). وبهذا دخلت المملكة في عهد الملك عبد العزيز مرحلة الاتصال اللاسلكي وهي مرحلة متقدمة في الاتصالات اللاسلكية، وإن لم تكن متوافرة إلا للملك وديوانه أول الأمر لكن يبدو أنه فتح المجال للمواطنين في آخر الأمر حينما توافرت الآلات اللازمة، ويدل على ذلك إعلان صدر في صحيفة البلاد بعيد وفاة الملك عبدالعزيز بسنة وعدة شهور عام ١٣٧٤هـ تقول ما نصه :

« يسر مدير عام مصلحة البرق والبريد والتليفون أن يعلن أنه اعتباراً من السبت الموافق ٣ ذي الحجة ١٣٧٤هـ ستكون مكاتب التليفون في مكة وجدة والطائف مستعدة لإقامة الطلبات التليفونية بين المملكة والجمهورية المصرية بالأجور الآتية من :

١- ٢٢ ريالاً أجرة المكالمات للثلاث الدقائق الأولى بما في ذلك رسم تسجيل الطلب.

٢- سبعة ريالات ونصف الأجرة لكل دقيقة إضافية تزيد عن الثلاث دقائق الأولى.

٣- في حالة عدم إجابة الطلب تستوفى المصلحة مبلغ ريالين فقط مقابل رسم التسجيل (٣).

---

(١) صحيفة صوت الحجاز عدد ١٦/٧/١٣٥٨هـ ١٩٣٩م.؛ وانظر: المجلة العربية عدد ١٨١ في شعبان ١٤١٠هـ ص ١٢٥,

(٢) الزركلي : شبه الجزيرة، ١/ ٤١٦

(٣) صحيفة البلاد السعودية عدد ٤/١٢/١٣٧٤هـ / ١٩٥٥م، وانظر : المجلة العربية عدد صفر ١٤١٢هـ، ص ١٢٦ وصحيفة البلاد قامت على أناقض صحيفة صوت الحجاز التي توقفت عام ١٣٦٠هـ / ١٩٤١م بسبب نقص الورق في الحرب العالمية الثانية، انظر : الزركلي ٣/١٠٢٦ و ١٠٢٧.

إن هذ النص يدلنا على أمور أهمها :

١- أن للبرق والبريد والهاتف إدارة خاصة باسم إدارة مصلحة البرق والبريد والتليفون ويبدو أنها كانت تابعة لوزارة المواصلات التي نشأت عام ١٣٧٢هـ / ١٩٥٢م كما سبق .

٢- أن الهاتف اللاسلكي فتح المجال للمواطنين لاستعماله وإن كان ذلك اقتصر على الحجاز دون الإشارة إلى غيرها من مناطق المملكة .

٣- أن أجور المكالمات كانت باهظة بالنسبة لقلة دخل المواطن وغلاء قيمة الريال حينذاك ، وقد يكون ذلك راجعاً إلى ارتفاع تكلفة هذا النوع من الاتصالات على الدولة في ذلك العهد.

٤- أن الإعلان وإن جاء بعد عهد الملك عبد العزيز وفي أول موسم حج عام ١٣٧٤هـ إلا أنه لا يدل على أن هذا أول مرة يفتح فيها للمواطنين والحجاج الهاتف اللاسلكي بل يبدو وأنه قد سبق فتحه في مواسم سابقة ؟ وهو أمر غير مستبعد ما دام أن بداية الهاتف اللاسلكي في المملكة سبق ذلك بسنوات طويلة كما سبق بيانه.

٤- الإذاعة :

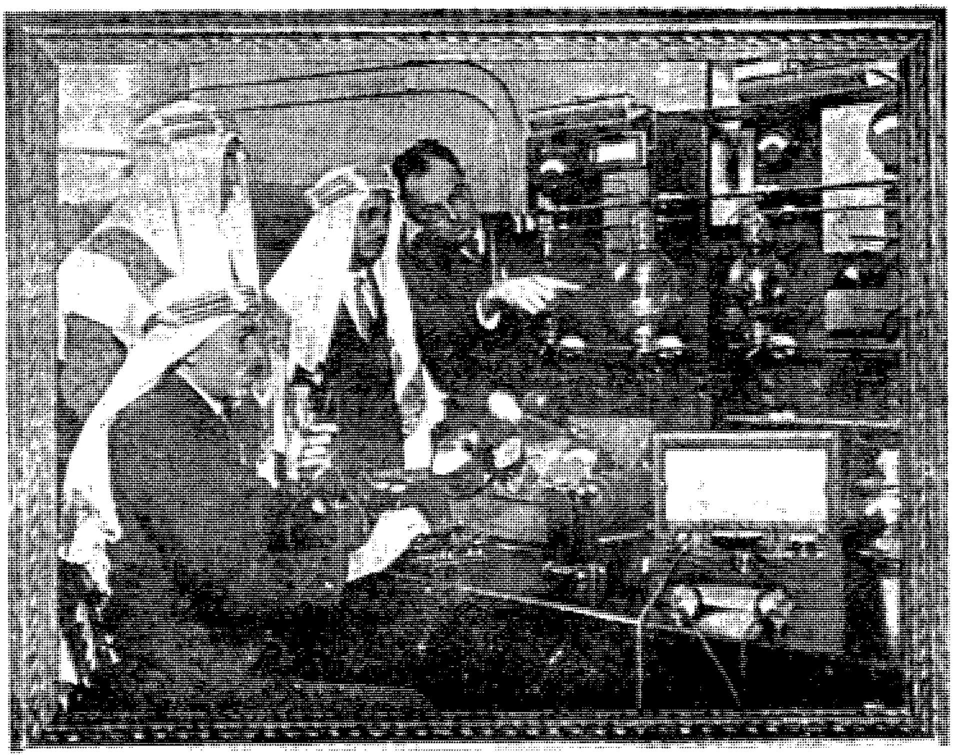
يمكن اعتبارها من وسائل الاتصالات لنقلها الخبر السريع والتوجيه البناء وإن لم تكن مرتبطة بوزارة المواصلات بل ارتبطت بوزارة المالية في عهد الملك عبد العزيز حتى استقلت بإدارة للإعلام والنشر ثم وزارة خاصة بها هي وزارة الإعلام مع غيرها من وسائل الإعلام وذلك بعد عهد الملك عبد العزيز[١].

---

(١) الزركلي ، الوجيز ،ص ٢٠٣ ،وعبد الرحمن الشبيلي : نحو إعلام أفضل ، ص ١٨ .

وقد كان الملك عبد العزيز وقبل ظهور الإذاعة في بلاده يهتم في سماع الأخبار من الإذاعات العالمية حتى إنه جعل لديه موظفين في ديوانه لهذا الغرض لتسجيل تلك الأخبار من المذياع (الراديو) وعرضها عليه في كل يوم(١).

أما أول عهد للمملكة بالإرسال الإذاعي فيعود إلى تاريخ يوم عرفة ٩ من ذي الحجة عام ١٣٦٨هـ/ أول أكتوبر ١٩٤٩ حينما افتتحت محطة الإذاعة بكلمة من الملك عبد العزيز (٢) ألقاها نيابة عنه ابنه الأمير فيصل بن عبد العزيز وذلك مساء ذلك



اول بعثة غادرت ارض الوطن لتعلم فن اللاسلكي بجامعة ماركوني بانجلترا في عهد الملك عبد العزيز عن عبدالله الزامل، أصدق البنود

(١) حديث مع الشيخ عبد الله بلخير في جدة في ٢٧/٦/١٤٠٧هـ وكان ضمن من عمل بهذا العمل، انظر: كتاب كنت مع عبد العزيز، ص ٢٦٩ .

(٢) جريدة أم القرى عدد ١٠ ذي الحجة ١٣٨٦هـ الموافق ٢ اكتوبر ١٩٤٩، وانظر: المجلة العربية العدد ١٧٥ شعبان ١٤١٢هـ، ص ١٢٦ .

وعبد الرحمن بن صالح الشبيلي، نحو إعلام أفضل ص ٢٥ ط الأولى ١٤١٣هـ ومجلة اليمامة عدد ٥٨٩ في ٦/٤/١٤٠٠هـ ص ١٧ .

اليوم (١)، وجعل مقرها جدة على موجة متوسطة وخمس موجات قصار وتذيع على فترتين صباحية ومسائية ، وبعد ذلك بسنتين أنشئت محطة ثانية للإذاعة مقرها مكة المكرمة وافتتحها الأمير فيصل أيضاً في غرة محرم ١٣٧١هـ / الموافق ١٢ أكتوبر ١٩٥١م .

وقد جعل ارتباط الإذاعة في عهد الملك عبد العزيز بوزارة المالية وتنفق عليها من مخصصات حكومية رصدت لها ، وجعل للإذاعة مراسلين يوافونها بالأخبار المحلية من أنحاء المملكة في مكة والمدينة والرياض والأحساء وأبها وجازان بالإضافة إلى القصيم وحائل وغيرها من مدن ومناطق المملكة الكبيرة، كما كانت تأخذ الأخبار الخارجية من وكالات الأنباء العالمية.

وكانت تلك الإذاعة بإرسالها تصل إلى بعض أنحاء المملكة وبعض البلاد المجاورة مثل مصر وفلسطين وسوريا ولبنان والعراق وإيران والكويت (٢). وكانت تذيع القرآن الكريم والأحاديث النبوية والمحاضرات التوجيهية ونشرات الأخبار المحلية والعالمية من أوثق مصادرها (٣) وتوفي الملك عبد العزيز في ربيع أول ١٣٧٣هـ نوفمبر ١٩٥٣م وللمملكة محطتان إذاعيتان في مكة وجدة لإيصال الخبر الصحيح والتوجيه الهادف البنَّاء .

---

(١) في كتاب ابن سعود تأليف عبدالله حمدي ص ٢٦ط. الأولى ١٣٧٢هـ / ١٩٥٣ بيروت ، يذكر أنها تأسست أواخر ذي الحجة عام ١٣٦٧هـ وهو وهم .(١) الزركلي ، الوجيز ،ص ٢٠٣ ،وعبد الرحمن الشبيلي : نحو إعلام أفضل ، ص ١٨ .

(٢) الزركلي : شبه الجزيرة ٣/٩٩٦ وما بعدها ، والوجيز ص ٢٠٣،والبديوي المتوكل على المودود,٢٥٠.

(٣) أنظر : عبدالله حمدي ، ابن سعود ، ص ٢٦،الذي زاد على ذلك بقوله: وليس في برامجها حفلات غنائية كباقي المحطات العالمية.

وانظر : نص المرسوم الملكي بتوقيع الملك عبد العزيز عن افتتاح الإذاعة السعودية ومنهجها العام بتاريخ رمضان عام ١٣٦٨هـ في عبد الرحمن الشبلي المرجع السابق ص ٢٧

«المصادر والمراجع»

أولاً : المصادر والمراجع العربية والمعربة :

١- إبراهيم آل خميس ، أسود آل سعود وتجربتي في الحياة ، بيروت ١٩٧٢م.

٢- إبراهيم بن عبيد آل عبد المحسن، تذكرة أولى النهى والعرفان ، الطبعة الأولى (بدون تاريخ).

٣- أحمد عسه ، معجزة فوق الرمال ، الطبعة الأولى ١٩٦٥م.

٤- أحمد مبروك ، رحلة إلى بلاد العرب - ط ١٣٥٥هـ / ١٩٣٦م.

٥- أمين الريحاني ، تاريخ نجد الحديث ، الطبعة السادسة، بيروت ١٩٨٤م.

٦- أمين سعيد، تاريخ الدولة السعودية، نشر دارة الملك عبد العزبز بالرياض (بدون تاريخ).

٧- بكر عمر العمري، ووحيد هاشم، النظام السياسي السعودي، الطبعة الأولى، جدة ١٤١٠هـ.

٨- بنواميشان ، عبد العزيز بن سعود ، ترجمة عبد الفتاح ياسين، بيروت ١٩٦٥م.

٩- تويتشل ، المملكة العربية السعودية وتطور مصادرها الطبيعية ط ١٩٥٥م.

١٠- جلال الدين السيوطي، وجلال الدين بن المحلي، تفسير الجلالين- بيروت (بدون تاريخ).

١١- جلال الدين محمد السيوطي ، الجامع الصغير،تحقيق محمد محيي الدين عبد الحميد، دمشق ، بدون تاريخ.

١٢- حافظ وهبه ، جزيرة العرب في القرن العشرين، الطبعة الخامسة ١٩٦٧م.

١٣- حافظ وهبة ، خمسون عاماً في جزيرة العرب ،الطبعة الأولى ١٩٦٠م.

١٤- حسن الفكهاني ، الموسوعة العربية الحديثة، الطبعة الأولى.

١٥- حسين نصيف، ماضي الحجاز وحاضره، الطبعة الأولى ١٣٤٩هـ.

١٦- حمود بن عبد العزيز المشيقح ، لقاء معه في بريدة في ٨/٥/١٤٠٧هـ، ضمن كتاب كنت مع عبد العزيز نشر الحرس الوطني السعودي.

١٧- خالد بن عبدالله السليم، لقاء معه في ٢٥/٨/١٤١٠هـ في مدينة عنيزة.

١٨- خير الدين الزركلي ، شبه الجزيرة في عهد الملك عبد العزيز، الطبعة الثانية ١٣٩٧هـ.

١٩- خير الدين الزركلي، شبه الجزيرة في عهد الملك عبد العزيز(بدون) الطبعة السابقة .

٢٠- سعيد بن محمد العمري، حديث معه في ١٠/٤/١٤٠٧هـ ضمن كتاب كنت مع عبد العزيز ، نشر الحرس الوطني السعودي.

٢١- سيد عبد المجيد بكر، الملامح الجغرافية لدروب الحج، الطبعة الأولى ١٤١٠هـ.

٢٢- سيد محمد إبراهيم، تاريخ المملكة العربية السعودية، الرياض ١٣٩٣هـ.

٢٣- شوقي بن جابر أبو ساق، حديث معه في ٢٨/٦/١٤٠٧هـ ضمن كتاب كنت مع عبد العزيز.

٢٤- صلاح الدين مختار، تاريخ المملكة العربية السعودية ، بيروت ١٣٧٦هـ.

٢٥- د. عبد الرحمن بن صالح الشبيلي، نحو إعلام أفضل، الطبعة الأولى ١٤١٣هـ/ ١٩٩٢م الرياض.

٢٥- عبد الرحمن الشريف، جغرافية المملكة العربية السعودية، الرياض ١٤٠٣هـ.

٢٦- عبد العزيز الأحيدب، من حياة الملك عبد العزيز، الطبعة الأولى.

٢٧- عبد العزيز الشناوي، الدولة العثمانية دولة إسلامية مفترى عليها، الطبعة الأولى، القاهرة.

٢٨- عبد العزيز بن ناصر بن سحيم، حديث معه في ٣/٣/١٤٠٧هـ، ضمن كتاب كنت مع عبد العزيز، نشر الحرس الوطني السعودي.

٢٩- د. عبد الفتاح أو عليه، الدولة السعودية الثانية، الطبعة الأولى ١٣٩٤هـ.

٣٠- عبدالله الشبل، محاضرات في تاريخ الدعوة الإصلاحية والدولة السعودية، مؤسسة الأنوار بالرياض ١٣٩٣هـ.

٣١- عبدالله الزامل : أصدق البنود في تاريخ عبد العزيز آل سعود، الطبعة الأولى ١٣٩٢م.

٣٢- عبدالله بن محمد الشهيل، فترة تأسيس الدولة السعودية، الطبعة الأولى ١٤٠٧هـ.

٣٣- عبد المنعم الغلامي، الملك الراشد عبد العزيز آل سعود، الطبعة الثانية ١٤٠٠هـ.

٣٤- عبدالله بلخير، لقاء معه في ٢٧/٦/١٤٠٧هـ ضمن كتاب كنت مع عبد العزيز، نشر الحرس الوطني السعودي.

٣٥- عبدالله حمدي، ابن سعود، بيروت ١٩٥٣م.

٣٦- عمر فاروق، والسيد رجب، الحجاز المنطقة الغربية من المملكة،أرضه وسكانه، الطبعة الأولى - جده.

٣٧- عمر رضا كحاله، جغرافية شبه الجزيرة العربية، الطبعة الثانية ١٣٨٤هـ.

٣٨- فؤاد حمزة، قلب جزيرة العرب، الطبعة الثانية ١٣٨٨هـ.

٣٩- فهد المارك، لمحات عن التطور الفكري في جزيرة العرب في القرن

العشرين، دمشق ١٣٨٢هـ.

٤٠- فهد المارك من شيم الملك عبد العزيز، الطبعة الأولى ١٣٩٨هـ.

٤١- لوريمر، دليل الخليج (القسم الجغرافي) نشر دولة قطر (بدون تاريخ).

٤٢- محمد ابراهيم رحمو ، أضواء على الإستراتيجية العسكرية للملك عبدالعزيز وحروبه، نشر دارة الملك عبد العزيز ، الطبعة الثانية.

٤٣- محمد البديوي، المتوكل على الودود ، عبد العزيز آل سعود، الطبعة الأولى ١٣٩٧هـ.

٤٤- محمد جلال كشك، السعوديون والحل الإسلامي، الطبعة الثانية.

٤٥- محمد بن زعير، حديث معه في ٧/٥/١٤٠٧هـ ضمن كتاب كنت مع عبدالعزيز، نشر الحرس الوطني السعودي.

٤٦- محمد بن عثمان القاضي، لقاء معه في ٢٨/٨/١٤١٠هـ في مدينة عنيزة.

٤٧- محمد بن عبدالله بن بليهد، صحيح الأخبار عما في بلاد العرب من الآثار- ط ١٣٧١هـ.

٤٨- محمد فريد بك ، تاريخ الدولة العلية العثمانية، تحقيق الدكتور/ حسن حقي، الطبعة الخامسة ١٤٠٦هـ.

٤٩- محمد المانع، توحيد المملكة العربية السعودية، ترجمة د. عبدالله العثيمين، الطبعة الأولى ١٤٠٢هـ.

٥٠- موفق بني المرجه، صحوة الرجل المريض، الطبعة الأولى، الكويت ١٩٨٤م.

٥١- وزارة البرق والبريد والهاتف، إدارة بريد عنيزة في ٢٥/٨/١٤٠٩هـ

٥٢- نهاد الغادري ، التحدي الكبير، الطبعة الثانية ١٩٦٦م.

٥٣- وزارة التجارة ، المملكة العربية السعودية، الطبعة الأولى ١٣٧٥هـ/ ١٩٥٥م.

٥٤- وزارة المواصلات، تخطيط وتطوير الطرق، نشر وزارة المواصلات السعودية.

٥٥- يوسف ياسين، الرحلة الملكية ، نشر جامعة الإمام محمد بن سعود بالرياض عام ١٤٠٥هـ.

ثانياً : الدوريات :

٥٦- جريدة أم القرى ٦ محرم ١٣٤٥هـ.

٥٧- جريدة أم القرى عدد ١٠ ذي الحجة عام ١٣٦٨هـ ٢ أكتوبر ١٩٤٩م.

٥٨- جريدة أم القرى عدد ٥ جمادى الأولى عام ١٣٧١هـ.

٥٩- جريدة الجزيرة ملحق عن المنطقة الشرقية عدد ٦٨٢٥ في ٢٣/١١/١٤١١هـ.

٦٠- جريدة أم القرى عدد ٤ شوال ١٣٦٩هـ / ١٩ يونية ١٩٥٠م.

٦١- جريدة البلاد السعودية، عدد ٢٠ محرم ١٣٧١هـ ٢١/١٠/١٩٥١م.

٦٢- جريدة صوت الحجاز عدد ١٦ رجب ١٣٥٨هـ / ١٩٣٩م.

٦٣- جريدة البلاد السعودية عدد ٤ ذي الحجة ١٣٧٤هـ١٩٥٥/م.

٦٤- سعد الراشد ، درب زبيدة في العصر العباسي، مجلة الدارة، العدد الأول السنة الرابعة .

٦٥- عبد الرحمن الشريف، دراسة في جغرافية المملكة، مجلة الخفجي، السنة السابعة العدد ٨ عام ١٣٩٨هـ.

٦٦- مجلة لغة العرب ، المجلد الثالث عام ١٣٣٢هـ / ١٩١٣م.

٦٧- مجلة العربي عدد ١٦٩ ديسمبر ١٩٧٢م مقال عن السلطان عبد الحميد.

٦٨- مجلة الفتح القاهرية عدد ٨١٨ محرم ١٣٦٤هـ مقال عن سكة حديد الحجاز.

٦٩- مجلة الفتح القاهرية عدد ٨٣٥ جمادى الآخرة ١٣٦٥هـ مقال عن سكة حديد الحجاز.

٧٠- المجلة العربية عدد ١٨١ شعبان ١٤١٠هـ.

٧١- المجلة العربية صفر ١٤١٢هـ.

٧٢- المجلة العربية عدد ١٧٥ شعبان ١٤١٢هـ.

٧٣- مجلة اليمامة العدد ٥٨٩ في ٦/ ٤/ ١٤٠٠هـ الموافق ١٢/ ٢/ ١٩٨٠م.

٧٤ - مجلة أهلاً و سهلاً التي تصدرها الخطوط السعودية مقال عن ميناء العقير للدكتور محمد الملحم عدد محرم وصفر عام ١٤١٧هـ.

٧٥- مجلة أهلاً وسهلاً، عدد ذي الحجة عام ١٤١٥هـ بمناسبة مرور ٥٠ عاماً على إنشاء الخطوط السعودية، وكذلك عدد محرم وصفر عام ١٤١٦هـ وعدد ذي الحجة ومحرم عام ١٤١٧هـ وكلها مصدر معلومات ولعدد من الصور في الكتاب.

ثالثاً : المراجع الأجنبية :

1- Doghty, Travels in Arabia Desent, London 1936.

2- Palegrave, Narrative of a year's journey through Central and Eastern Arabia (1862-1863) London 1865.

3- Philby, Saudi Arabia London 1955.

4- Roosevelt, Arabs oil and History, NewYork 1947.

5- Sadllar, Diary of a Journey across Arabia from Elkhataif to Yanbo, Bombay 1866.

فهرس الموضوعات

الأعمال المحكَمة (٢٠)

المــواصــلات في المملكة وتطــورهــا
في عهد الملك عبد العزيز
١٣١٩هـ - ١٣٧٣هـ / ١٩٠٢ - ١٩٥٣م

إعداد
الدكتور / محمد بن عبدالله السلمان
أستاذ التاريخ الحديث بجامعة
الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالقصيم

مكتبة الملك عبد العزيز العامة
الرياض ١٤١٩هـ / ١٩٩٨م